ГОД ИЗДАНИЯ IX

1935 г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 7

РОМАН-ГАЗЕТА

Бор. ГРОМОВ



ПОХОД „ЧЕЛЮСКИНА"

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО «ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА»

ЦЕНА 50 коп.	Подписная плата: на год 6 р. — к. на 6 м. 3 р. — к. на 3 м. 1 р. 50 к.	ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ: отделениями, магазинами, киосками и уполномоченными КОГИЗа, а также во всех почтовых пунктах СССР.	Адрес редакции: Москва, ул. 25 Октября, д. 10/2.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗД-ВО «ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА»

СЕДЬМОЙ ГОД ИЗДАНИЯ

ЕДИНСТВЕННЫЙ в СССР
ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ
ХУДОЖЕСТВЕННОГО ОЧЕРКА

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

Под редакцией М. ГОРЬКОГО

Во второй пятилетке СССР, ликвидировав капиталистические пережитки в экономике и сознании людей, станет страной социалистического, бесклассового общества.

Во второй пятилетке будет осуществлена новая грандиозная программа дальнейшего развития народного хозяйства, пролетариат полностью овладеет техникой гигантов социалистической индустрии.

...ССР станет самой

... в седьмой год
...журнал «НАШИ
...ует художествен-
... успешное выпол-
...а пятилетки.

...АШИ ДОСТИЖЕ-
... будет уделять
...редприятий, борь-
... социалистической
... общественным
...деревне, рождению
...жде потребностей
... культурному об-

...ециальные номера
...ИЖЕНИЯ», посвя-
...страны», проблема
...служивания масс,
... художественная
...я нефть, искус-
... др.

...влечены лучшие

ПОД...

на ...
на ...
Цен...

П...
зи... ...нижными мага-
...но на почте.



№ 7 — 1935
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО „ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА"

ПОХОД „ЧЕЛЮСКИНА"

ГЛАВЫ ИЗ КНИГИ

БОР. ГРОМОВ

Туда, где льды...

Длинные, прямые улицы высоких штабелей леса, горы бочек и мешков Ленинградского порта, змеясь в бесчисленных поворотах, ведут к синим водам залива.

Сюда, к бесконечной ленте причала, спешат люди, мчатся, раздирая воздух пронзительными гудками, загруженные доверха автомашины.

Перекинув концы на берег, пришвартовался к пристани красавец «Челюскин», открыв огромные пасти своих трюмов для приема груза.

Яркое июльское солнце неутомимо шлет знойные лучи, кокетливо играя на медных, лихо надраенных до ослепительного блеска металлических частях парохода. Вся широкая корма завалена бочками бензина, нефти и керосина. На носу — терпко пахнущие доски и бревна — будущий дом для колонии острова Врангеля.

Круглые сутки, без перерыва грузится «Челюскин», набирая тонны угля, полуторагодичный запас продовольствия, теплой одежды для правительственной арктической экспедиции, отправляющейся повторить исторический рейс краснознаменного «Сибирякова» по Великому северному морскому пути.

Лучший капитан Советского Севера, старый полярник — помор В. И. Воронин, только что приехавший в Ленинград, прямо с вокзала бросился в порт посмотреть, своими руками пощупать новое, еще неизвестное ему судно.

Широкими шагами, морской в развалочку походкой он вымеривает длинную стрелу палубы, спускается вниз в бездонные трюмы, залезает наверх на капитанский мостик быстро и нетерпеливо просматривая сложные навигационные приборы.

— Ну, кажется, все на месте,— устало улыбается он, — уж очень только длинен и широк наш «Челюскин». Трудно с ним будет работать во льдах.

Капитану можно верить. За его спиной — десятки славных лет полярного стажа, блестящие рейсы на ледоколе «Седов», на Землю Франца-Иосифа и Северную Землю и, наконец, плавание «Сибирякова» из Атлантического в Тихий океан, без зимовки — в одну навигацию.

Старый полярник, боцман А. Загорский, много раз плававший в Арктику, сибиряковец, прошедший тот путь, по которому сейчас готовится выйти «Челюскин», заботливо оттирает и без того блестящие поручни от предполагаемой пыли: руки не дают ему покоя, беспрерывно тянут к работе.

— Посмотри, какой красавец «Челюскин», — хвастается он.

И, действительно, пароход производит большое впечатление. Огромный, длиной более 100 метров и шириной 16,5 метров, водоизмещением в 6 500 тонн, сооруженный датской фирмой «Бурмейстер и Вайн», он получил высший класс британского Ллойда.

Судно построено по последнему слову западной техники. Мощность его машин — 2 700 индикаторных сил. Установлен специальный прибор для таяния льда и добычи запасов пресной воды. Измерение глубины производится при помощи аппарата эхолота.

На верхушке передней мачты прикреплена наблюдательная бочка.

Под наблюдательной бочкой, заботливо закутанный в чехлы, установлен мощный прожектор. На полубаке и корме — гигантские стрелы для под'ема 17-тонных грузов.

На спардеке вдоль реллингов укреплены спасательные шлюпки, моторные боты, вместимостью на 56 человек каждый, и 50-сильный морской катер. Никогда еще ни одна полярная экспедиция не выходила на север столь богато оснащенной.

Наконец, необычайно поражает внутреннее оборудование судна. Просторные, светлые, прекрасно отделанные каюты с максимумом удобств пришли на смену узким клеткам, с тонкими деревянными перегородками, наспех оборудованными в мрачных трюмах старых полярных судов.

Широкие проходы, настоящие проспекты, а не палубы, вместительные кают-компании для командного состава и экипажа — вот чем может похвастаться новое советское полярное судно. На нем все сделано для того, чтобы предоставить участникам экспедиции наибольшие удобства во время похода и, в особенности, в случае вынужденной зимовки.

На полубаке оборудована самолетная площадка — примитивный ангар для воздушного разведчика нашей экспедиции — самолета летчика М. С. Бабушкина — крупнейшего полярного пилота Советского Союза, участвовавшего в поисках итальянца Нобиле.

Летчика М. С. Бабушкина еще нет. Нет и его верного соратника во льдах— стальной птицы. Они примкнут к нашей экспедиции в Мурманске, когда «Челюскин», пройдя Балтийское море, обогнет Скандинавский полуостров.

С пристани день и ночь несутся хриплые крики матросов и грузчиков. Гигантские трюмы «Челюскина», забрав в себя 2 700 тонн угля, принимают 500 тонн полутерагодичного запаса продовольствия, запаса, необходимого на случай вынужденной зимовки

Бессменного начальника всех крупнейших советских арктических экспедиций, проф. О. Ю. Шмидта, буквально рвут на части. 16 июля судно уходит в море. К этому времени нужно закончить все работы, договориться о постоянной и регулярной радиосвязи с материком побеседовать и узнать настроение команды, просмотреть запасы продуктов. А помимо всего, — бесконечные газетные интервью и доклады на собраниях, фабриках, заводах, ибо страна вправе требовать самой широкой информации о мероприятиях и работе своего правительства на далеком севере.

«16 июля уходим в море», — это твердо помнит каждый участник похода.

И полярный радист Э. Т. Кренкель— старый и опытный зимовщик на Новой Земле, Земле Франца-Иосифа, участник первого полета дирижабля «Граф Цеппелин» в Арктику, участник экспедиции на «Сибирякове», — круглые сутки, согнувшись, торчит в радиорубке налаживая длинноволновую и коротковолновую станции Он прекрасно отдает себе отчет в том, что от него зависит надежная и регулярная связь с берегом, с нашими семьями, оставшимися на материке.

Широкоплечий гигант невероятной силы и здоровья, матрос-сибиряковец Г Дурасов, измазанный в угольной пыли, нетерпеливо покрикивает на портовых грузчиков, заставляя удвоить темпы погрузки.

Прогноз погоды на севере для нашего плавания не совсем благоприятен. Предсказывают, правда, что этот год в ледовом отношении будет не особенно трудным, но все же значительно хуже чем в 1932 году во время плавания «Сибирякова», как известно, потерпевшего аварию из-за льдов в Чукотском море.

Но трудности коллектив не пугают.

Выполнить задание партии и правительства — вот под каким лозунгом выходил «Челюскин» из Ленинграда.

Тепло провожал пролетарский Ленинград экспедицию в далекий поход. Огромная набережная им. лейтенанта Шмидта, у которой стоял, чуть попыхивая дымком своей толстой сигары-трубы, «Челюскин», полна провожающими. Море алых знамен с полотнищами лозунгов Много искренних слов, добрых пожеланий счастливого плавания, пожеланий новых побед и успехов услышал состав экспедиции.

«Без победы не возвращаться», — так приказал город Ленина.

Мощные звуки оркестра сливались с криками «ура», с шумом, говором и пением огромной толпы Флаги, знамена, сверкая на солнце, плыли по воздуху.

Митинг закончен. Трапы подняты на палубу. Наступила гробовая тишина. Наверху на капитанском мостике появляется капитан В. И. Воронин.

Сегодня его не узнать. Он торжественен, официален. На нем даже белый воротничок и галстук, которые он, как ненужные аксессуары, забросит потом на дно чемодана на все время рейса.

Грохот и скрежет прорезали тишину. Пыхтя и отдуваясь, разбрасывая облака белоснежного пара, медленно тащила лебедка ржавую, грязную от речного ила якорную цепь.

— Якорь чист, — раздается звонкий голос боцмана А. Загорского.

— Тихий, вперед! — наклоняется к слуховой трубке, соединяющей капитанский мостик с машинным отделением, В. И. Воронин, стараясь не смотреть туда вниз, где в толпе его жена.

Протяжно и хрипло гудит празднично расцвеченный флажками «Челюскин». Сердитый бас его уносится далеко за широкую гладь Невы.

— Ур-р-р-а!..—неистовствует пристань.

— Ур-р-р-а!—несется в ответ с парохода.

Медленно, величаво развернул «Челюскин» свой широкий нос и, сопровождаемый флотилией моторок и катеров, взял курс к выходу в открытое море.

Пройдя длинную, прямую улицу морского канала, освещенного блестящей лентой электроламп, невдалеке от Кронштадта, капитан произвел девиацию, сверил точные навигационные приборы. К утру судно уже было в водах Финского залива.

В полдень на горизонте показался темный силуэт корабля. На него никто не обратил должного внимания, ибо Финский залив, как хорошо наезженный тракт, был полон грузовыми судами, быстро сновавшими во всех направлениях. Но внимательно следивший в бинокль капитан, неожиданно вскрикнув, заставил всех повернуть головы вперед, к носу «Челюскина», с правого борта которого проходило неизвестное судно.

— Да это ж «Крестьянин» идет из Великобритании! — возбужденно размахивая руками, объяснял В. И. Воронин, — а на нем старшим штурманом плавает мой родной брат. Понимаете, ему посчастливилось попасть на наши проводы.

— Володя, помаши рукой дяде...

Сын капитана Воронина, совершающий с нами рейс до Мурманска, стремглав выбежал из капитанской рубки, где он внимательно изучал навигационную карту, закричал «ура» и от радости запрыгал по палубе.

Длинными заунывными хрипами гудков распрощались два брата. Один шел домой, в Ленинград, другой — в неизвестность.

Утром, в легкую зыбь, тяжело раскачавшую пароход, вахтенный штурман М. Г. Марков, средь бесконечных просторов Балтийского моря, заметил крошечную моторную лодку с двумя людьми, сигнализировавшими о помощи.

«Челюскин» немедленно изменил свой курс и подошел к моторке. Внизу на маленькой шлюпке два человека, нервно жестикулируя, пытались нам что-то об'яснить на совершенно незнакомом языке. Мы долго старались, путая французские и немецкие слова, завязать разговор, и — безуспешно. К счастью, выручила наша буфетчица-карелка Вау, великолепно знавшая финский язык. Незнакомцы заявили, что они финские пограничники.

— Ну, вот,—проворчал прислушивавшийся к переговорам В. И. Воронин,— на наш берег хорошего дерева не выбросит.

У пограничников случилось несчастье — вышел весь бензин. Целые сутки они сигнализировали встречным судам, неизменно проходившим мимо и не желавшим оказать помощь.

— А один германский пароход,—рассказали они, — заметив нас, подошел. Но как только капитан узнал, что нам нужен бензин, он распорядился поднять пары и бросил нас на произвол судьбы.

Вполне понятно, что О. Ю. Шмидт немедленно распорядился снабдить пострадавших горючим и предложил зайти пообедать. Но они отказались ввиду необходимости спешить к берегу, так как волна усиливалась.

— Что-то рано мы в этом году начали оказывать помощь, — смеялся штурман М. Г. Марков, припомнив, как во время плавания «Сибирякова» у острова Диксон нам пришлось разыскивать унесенных в море рыбаков, а позднее от устья р. Лены проводить речные суда через море Лаптевых к устью р. Колымы.

Днем произошло первое несчастье. Старший механик парохода Н. К. Матусевич неожиданно обнаружил сильное нагревание подшипников судовой машины. Пришлось бросить ход и делать срочный ремонт. Вполне понятно, что эта, хотя и небольшая авария произвела тяжелое впечатление на судовой и экспедиционный состав. «Челюскин» ведь еще совсем новое судно, только что сошедшее со стапелей копенгагенской судоверфи. И уже первая авария.

при том в чистой воде. А что же будет во льдах? Надо отметить то возмутительное обстоятельство, что находившийся на борту «Челюскина» инженер-механик—представитель датской фирмы «Бурмейстер и Вайн» — категорически отказался подписать акт о случившемся. Уверенность в прочной конструкции купленного нами в Дании полярного судна с этого дня сильно поколебалась.

В вечеру, в сильную волну, проходя скалистый остров Готланд, плывший с нами до Мурманска кораблестроитель профессор Лобач-Жученко торопливо вынул двугривенный и далеко выкинул в море.

— Так делали древние викинги,—с важностью заявил он,—ибо в этих местах всегда много судов гибло.

Помогла ли эта профессорская расточительность «Челюскину»—сомневаемся. Но во всяком случае 20 июля экспедиция благополучно подходила к первому этапу своего гигантского пути—к столице Дании.

Темной ночью «Челюскин» вошел в узкие, освещенные двумя красными сигнальными огоньками ворота гавани Копенгагена и пришвартовался у длинного мола «Lange Linie».

Утром, чуть свет, все участники похода вышли на палубу. Блестящее яркое солнце жарко повисло над городом.

Сегодня—будничный день, а жизнь в порту течет тихо, сонливо. С Ленинградом, Мурманском, Одессой даже трудно сравнить. Там в это время—шум, грохот и визг беспрерывно работающих лебедок, погружающих товары на пароходы.

Копенгагенский порт замер. Вокруг нас—десятки судов, со сброшенными в котлах парами.

— Безработные,—указывая на них пальцем, говорит капитан. — У нас в стране не стоять бы им «на биче». У нас только успевай поворачиваться, а то все пакгаузы лопнут от грузов.

Тяжелый экономический кризис, об'явший весь мир, проник и сюда, в страну тучного земледелия и племенного скотоводства. Нет спроса на сельскохозяйственные продукты, резко сократился и экспорт. В порту интенсивно работают лишь пассажирские пароходы и то, главным образом, на иностранных туристов.

Где ж деловая жизнь города?

По молу лениво фланируют в традиционной утренней прогулке толстые буржуа, с котелками, надвинутыми на затылок, с тяжелыми золотыми брелоками на животах. Промелькнули, спеша к утренней мессе, три стройных монашки в черных сутанах с блестящими рукавами.

Но где же рабочие? Наши глаза напряженно скользят по берегу. Вот разве тот, что вдали появился под мостом? Нет, это полицейский, с важно заложенными за спину руками.

В стране огромная безработица,— об'яснили нам позднее.—Большинство предприятий стоит без перспектив на светлое будущее.

Первыми, кто появился на судне, были проворные «шипшендеры»—агенты по сбыту товаров. Расшаркавшись перед капитаном, перебивая друг друга, они назойливо предлагали все, что хотите — от белоснежных сорочек, подтяжек до муки, молока и бананов.

Одному из наиболее упорных, щедро раздаривавшему блокноты и отрывные календари (рекламные издания фирмы), мы заказали партию лимонов, необходимых для состава «Челюскина», а также для снабжения других полярных судов, вышедших в этом году в арктические экспедиции.

К 12 часам дня на судно прибыли представители советского полпредства, торгпредства, во главе с полпредом СССР тов. Кобяцким, и шумная ватага корреспондентов иностранных газет.

В кают-компании О. Ю. Шмидт долго беседовал с представителями прессы, информируя о целях и задачах нашего ледового похода. В самый разгар интервью, когда вечные ручки репортеров с быстротой скользили по листкам блокнотов, записывая беседу, как сенсационную новость для утренних газет, — разговор пришлось прервать.

Вдоль мола, под вымпелами всех наций быстро скользили белоснежные парусные яхты. Оказалось, что на сегодня назначены интернациональные гонки, в которых непременным победителем будет датский король, равно как в Швеции в теннисных матчах традиционно побеждает король.

Пять суток простоял «Челюскин» в столице Дании. Пять суток беспрерывным потоком шли туристы осматривать впервые пришедшее в Копенгаген советское полярное судно.

Пребывание «Челюскина» в Дании было использовано в целях культурного сближения обеих стран. Начальник экспедиции сделал большой доклад о советской работе по освоению Арктики, на котором присутствовали крупнейшие датские ученые и писате-

ли. Пресса всех направлений в специальных статьях, иллюстрированных фотографиями, подробно освещала цели экспедиции, особо отмечая выдающиеся успехи СССР в деле освоения своих северных окраин.

Участники похода, разбившись на группы, подробно осмотрели город, его предместья; побывали на даче известного датского писателя Андерсен-Нексе, в институте крупного ученого—председателя Международного полярного года профессора Лякура. Мы видели тихие, малолюдные улицы города, где никто не спешит и никуда не торопится. Мы видели советские красные бензиновые колонки «Нафта», с успехом конкурирующие с «Шеллом» и «Стандарт-Ойлем», видели сумасшедшие потоки снующих по городу велосипедистов (в Копенгагене на 750 тысяч жителей—350 тысяч велосипедистов). Мы проезжали мимо опереточных гвардейцев, надушенных, зализанных, в блестящих голубых с позументами мундирах и огромных меховых шапках. Мы видели пустующие, несмотря на бешеную рекламу, кино и театры, безнадежно стоящие без пассажиров такси и бледных, осунувшихся людей, молча протягивавших прохожим спичечную коробку: ведь в Дании нищенство официально запрещено.

За время нашей стоянки на «Челюскин» был погружен запас свежих лимонов — ценнейшего средства для борьбы с цынгой, а машины детально осмотрены, и обнаруженные во время перехода из Ленинграда в Копенгаген дефекты тщательно исправлены.

25 июля «Челюскин» поднял якоря и под крики «ура», стройные звуки «Молодой гвардии», исполненной, несмотря на запрещение полиции, местными комсомольцами, вышел в море, взяв курс на Мурманск.

Через два дня, обогнув южную оконечность Скандинавского полуострова, пройдя проливы Каттегат и Скагеррак, «Челюскин» вошел в воды Атлантического океана.

Существуют два пути следования на Мурманск: один—открытым морем, огибая Скандинавский полуостров, другой—узкими извилистыми фиордами, вдоль норвежского побережья.

На совещании командование корабля решило итти вторым путем, ибо усиление ветров достаточно ясно говорило о тяжелых штормах, обычно свирепствующих в это время года, которые придется перенести сильно груженому «Челюскину» в открытом океане.

Днем в яркую солнечную погоду «Челюскин» вошел в извилистый пролив Карм, где принял на борт норвежского лоцмана. С обоих бортов парохода видны густые, покрытые пушистым ковром леса, припухлости гор, красные точки черепичатых крыш крестьянских ферм. Широко раскинувшиеся вдоль крутых берегов рыбацкие поселки и города внезапно выплывали из сизой дымки тумана. По фиорду, как хорошо наезженному шоссе, шныряли моторки и парусники, откуда люди нам приветливо махали платками.

Но чем дальше на север, тем быстрее менялся ландшафт. Яркозеленые альпийские луга, бесконечные вереницы рыбачьих поселков уступили место мрачным громадам слоистых гор, с жалкой растительностью. Лишь изредка стали попадаться крошечные, наспех сколоченные из досок домишки рыбаков. «Челюскин» приближался к Полярному кругу.

28 июля на траверзе горы «Семь сестер», с вершинами, срезанными густыми облаками, коллектив праздновал годовщину выхода ледокола «Сибиряков» в исторический рейс. Был организован большой вечер воспоминаний участников похода, которых на «Челюскине» оказалось 23 человека.

В эту же ночь начался дикий шторм, преследовавший нас более двух суток. Бешеными волнами с палубы снесло 35 тонн угля и много дров. В машине опять обнаружились неполадки. Капитан В. И. Воронин дал сверху сигнал «право руля», а пароход пошел влево.

Это происшествие сильно расстроило нашего водителя.

— Если уж судно не подчиняется моей руке в чистой воде,—мрачно буркнул он,—то как же оно будет себя вести в Арктике?

1 августа Полярный круг стал нам югом. В хмурую пасмурную погоду, в штормовый нордовый ветер подходил «Челюскин» к самой северной оконечности европейского материка — мысу Нордкин. Утром миновали траверз заполярного города Тромзе. На вершинах старых выветренных гор, с белыми пятнами прошлогоднего нерастаявшего снега, низко висели тяжелые, налитые свинцом облака. Все море—в белых завитках. В ожидании сильных штормов весь состав экспедиции занял-

ся креплением грузов и запасов продовольствия, находившихся на палубах.

Высадив на берег норвежского лоцмана, «Челюскин» из фиордов вышел в открытое море. Всю ночь свирепствовал дикий неуемный шторм, заставлявший пароход сильно крениться.

Утром, проходя траверз советской радиостанции Цып-Наволок, «Челюскин» остановился в море в нескольких милях от берега. В течение трех часов капитан и радист Э. Кренкель производили сверку радиопеллингатора, прибора, с помощью которого судно, находящееся вдали от берегов, может точно определить свое местонахождение.

Узнав, что на радиостанции Цып-Наволок до сих пор еще работает радист Пахолков, который держал с нами блестящую постоянную связь в прошлых экспедициях — на ледоколе «Седов», во время плавания на Землю Франца-Иосифа и Землю Северную, О. Ю. Шмидт послал на его имя приветственную телеграмму с благодарностью за мастерское радиообслуживание.

2 августа ярко разукрашенный флагами «Челюскин» торжественно вошел в гавань Мурманска — последнего города на нашем пути, перед тяжелым походом в Арктику.

Немедленно приступили к погрузке запасов угля, а также свежих овощей— картофеля, капусты и лука. На борту парохода появился легкий самолет «Ш-2», конструкции инженера Шаврова, который там, далеко, среди необозримой ледяной пустыни должен будет нам указывать путь к чистой воде, к победе. Экспедиционный состав пополнился двумя новыми членами — летчиком М. С. Бабушкиным и бортмехаником Г. Ф. Валавиным.

Перед выходом в море капитан получил весьма неблагоприятный прогноз о состоянии льдов в Арктике на 1933 год.

По сведениям Центрального гидрологического комитета, в море Лаптевых в августе льды будут тяжелыми для кораблевождения, причем проливы Новосибирских островов будут забиты ледяными полями, продвигаться в которых затруднительно.

Этот прогноз тщательно обсуждался командованием и научными работниками судна. Но все знали, что при арктических плаваниях трудности неизбежны. Поэтому и решили, не теряя времени, выходить в море, чтобы наиболее тяжелый участок гигантского пути — Чукотское побережье — успеть пройти до наступления зимних заморозков.

Полярная экспедиция началась

Последнюю ночь перед выходом в море не спали. Надо было возможно скорее перебросить на борт свежее мясо для экспедиции — коров, свиней, также сено и остатки продовольственных грузов. Гигантские трюмы закрыли свои ненасытные пасти, забрав максимальный запас угля. Весь состав экспедиции, с пришедшими на помощь краснофлотцами, до поздней ночи участвовал в общем аврале.

10 августа в 4 часа 30 минут утра «Челюскин», подняв якоря, распрощавшись гудками, вышел в полярный поход. Через час бодрствовавшему О. Ю. Шмидту, спокойно расхаживавшему в нерпичьей куртке на палубе, радист Э. Кренкель принес первую радиограмму от командующего Северной морской флотилии — Закупнева.

В середине залива высадили на подошедший катерок лоцмана, заслуженного капитана В. К. Раффельда, и под рев тысячным эхо размноженных в горах гудков распрощались с Мурманском. Город потонул в сиреневой дымке тумана.

На борту «Челюскина» отправились в полярное плавание 112 человек: 53 человека — экипаж, 29 человек — экспедиционный состав, 18 зимовщиков острова Врангеля и 12 строительных рабочих. В трюмах — ценнейшие для нас запасы угля — 2 905 тонн, пресной воды — 500 тонн, продовольствия на 18 месяцев и трехгодичный запас для колонистов острова Врангеля.

В Кольском заливе, у рыбацкого становища Белокаменная, стали на якорь, для того, чтобы по-походному закрепить палубный груз. К утру возобновив ход, прошли низменный, вклинившийся далеко в залив мыс Великий с белой башней маяка, повстречали военно-учебное судно «Комсомолец» с поднятым на мачте флажком, что на человеческом языке обозначало «счастливого пути». Обменявшись традиционными морскими любезностями, мы разошлись.

Оставив с правого борта о. Сальный, гряду каменистых Шириновых островов, Тювогубский маяк, село Полярное, Оленьи острова и остров Седловатый, с сиротливо стоящим домиком-маяком. «Челюскин» врезался в изумрудные во-

ды моря Баренца, изредка встречая рыболовные траулеры.

В сырую пасмурную погоду, тяжело покачиваясь на волнах мертвой зыби, пробирался сильно груженый «Челюскин», держа курс на Новую Землю. Стояло типичное северное лето, с густыми туманами, мелким назойливым дождем, с сырой и ненастной погодой.

11 августа где-то далеко, под самым горизонтом, обнаружили Канину Землю и взяли курс на Новую Землю, где, по нашим сведениям, море было чисто от льдов.

С Земли Северной, наоборот, шли неутешительные сведения.

— Кругом нас—десятибалльный лед,— сообщала начальник полярной колонии Нина Демме.

На вторые сутки по выходе из Мурманска на пароходе неожиданно обнаружился новый пассажир. Старший штурман С. В. Гудин, осматривая трюмы, поймал в котле «зайца», оказавшегося матросом рыболовного тральщика, которого списали за пьянство на берег.

— Больно хочется в Арктику, — неуклюже, с виноватой улыбкой переминался он под строгими взглядами серых глаз капитана. — Я ведь знал,—у вас полный комплект, на судно вы бы меня не приняли.

Подумал В. И. Воронин, нервно побарабанил пальцами по реллингам и приказал:

— Чтоб даром хлеб не ел — ступай в трюм работать угольщиком, но, знай, с первым же встречным пароходом отправлю назад. Понял? Пьяницы нам не нужны...

12 августа в полдень показались очертания Гусиной Земли с пятнами нерастаявшего снега. «Челюскин» подходил к узкому извилистому проливу — Маточкину Шару, разделяющему Новую Землю на два огромных острова.

Полярная экспедиция Северным морским путем началась.

Первое испытание

Только 23 мили удалось пройти «Челюскину» чистой водой Карского моря. Уже вскоре на горизонте показались залитые потоками солнца ослепительно сверкающие льды.

Капитан В. И. Воронин заволновался. Так рано он не ожидал встретить ледяные поля.

«Выдержит ли «Челюскин» первую боевую схватку?»

Даже штурвальный Сергеев от напряжения стиснул крепкие зубы. Весь состав экспедиции, несмотря на ранний час, — на палубе.

Первые ледяные поля, подтаявшие и сильно изглоданные солеными волнами, «Челюскин» легко дробил, неуклонно продвигаясь на восток, невдалеке от побережья Новой Земли.

Эта крайне незначительная удача немедленно вызвала у судового врача М. С. Мироненко чрезвычайно опасную болезнь — головокружение от успехов.

— Ну, вот, — радостно потирая руки, острил он, — у нас нашлись было специалисты, говорившие, что «Челюскин» не годится для борьбы со льдами. А смотрите, как он их бьет...

Смотреть же, по правде сказать, было нечего, ибо льды были настолько слабы, что были бы под силу совсем крошечному суденышку. Настоящих, толстых и крепких ледяных полей мы еще не видали. Поэтому и судить о крепости «Челюскина» было несколько преждевременно.

Радостное настроение появилось и у физика И. Г. Факидова, обнаружившего, что форштевень «Челюскина» разбитые льдинки не влечет под борт, а раскидывает по сторонам, забывая, что кругом судна — большие пространства чистой воды, т. е. места, куда лед легко расталкивать.

Опытные полярные волки, как В. И. Воронин, штурман М. Г. Марков и неоднократно плававший на Севере О. Ю. Шмидт, на этот экзамен смотрели совсем по-иному.

— По такому льду еще нельзя судить о качествах «Челюскина»,—строго заявил М. Г. Марков, — это не лед, а барахло. Настоящий полярный лед еще впереди.

Днем капитан, потянув носом по ветру, неожиданно сделал метеорологический прогноз:

— Часов в 7—8 мы попадем в сильный туман...

— Как это вы определили, Владимир Иванович?

— А неужели не чувствуешь, как спереди сыростью тянет...

И верно, вскоре далеко на горизонте сплошной плотной стеной расстелился туман. Моряки, как правило, не уважают туманы, в которых приходится сбавлять ход, итти ощупью, рискуя налететь на банку. Но здесь, в Карском море, туманы были нам на-руку, свидетельствуя о наличии больших

пространств чистой воды. Как предсказал В. И. Воронин, так и случилось.

В 8 часов вечера «Челюскин», попав в об'ятия тумана, оказался в ровной гладкой воде и думалось, что льда нет далеко вокруг судна. Но уже через 3 часа пришлось проходить вторую полосу, правда, такого же легкого льда.

— Это еще не кромка, а либо язык или оторвавшиеся, разрозненные поля. Хорошего льда мы еще не видали, а увидеть придется, — тяжело вздохнув, промолвил В. И. Воронин, стараясь отогнать от себя эту мысль.

Вскоре появились и первые нерпы, с любопытством высовывавшие свои круглые черепа на поверхность воды, чтобы посмотреть на появившееся чудо. По ним не стреляли. В это время года нерпы не жирны, и убитые быстро уходят на дно, прежде чем приплывет шлюпка охотника.

Вдоль левого борта «Челюскина» тянулась бесконечная, серебряная от снега цепь волнистых гор Новой Земли. От берега капитан решил далеко не отходить по следующим соображениям, подсказанным ему его многолетним полярным опытом: дующие последние дни сильные нордовые ветры должны были отогнать ледяные поля к югу, оставив чистую воду у берегов Новой Земли.

«Челюскин» идет в мелкораздробленном льду, выплывающем бледными пятнами из серой мути тумана. Ярко светившее солнце неожиданно поблекло. Днем мы оказались даже значительно севернее мощного ледокола «Ленин», пробирающегося также Карским морем к острову Диксон.

Перспективы нашего плавания между тем были неважными. О. Ю. Шмидт получил радиограмму от профессора В. Ю. Визе о том, что ледокол «Сибиряков», находясь на пути к мысу Челюскину, попал в тяжелые ледяные поля и принужден был изменить свой курс к югу. Он обезуглился и решил итти к острову Диксон.

И как бы в подтверждение этого, к вечеру «Челюскин» залез в большие плотные льды, запорошенные свежим, только-что выпавшим снегом. Видимо, совсем недавно здесь свирепствовала дикая пурга. С этими льдами «Челюскин» легко справился и вскоре вырвался на свободу.

Поздно вечером состоялся обмен телеграммами между О. Ю. Шмидтом и начальником морского управления Северного морского пути тов. Ф. Н. Матвеевым, находившимся на ледоколе «Ленин» в 50—60 милях от нас на юго-восток.

— После Маточкина Шара пошли на норд-ост, — сообщал О. Ю. Шмидт, — стараясь обойти лед с севера. 13 августа в 16 часов наши координаты 74° 30′ северной широты и 61° 55′ западной долготы. Проходим то чистой водой, то редким льдом, сильно раз'еденным, нетрудным для «Челюскина».

— 12 августа, — ответил Ф. Н. Матвеев, — остановились с караваном судов в густом тумане и простояли целые сутки. 13 августа идем сплошными тяжелыми полями. В 17 часов нас снова накрыл туман — но работу продолжаем. Рейсы «Ленина», «Сибирякова», «Седова» и «Белухи» показали легко проходимый лед, к западу от меридиана 65. К востоку от него лед постепенно уплотняется, переходя в сплошные поля с торосистыми перемычками. Советуем от меридиана 65 уклоняться к югу, а «Челюскину» итти только с караваном, под проводкой «Красина».

Было несколько странным получить совет итти к югу, где, по словам Матвеева, тяжелые льды, в то время как у нас на севере — чистая вода. Посоветовавшись с капитаном, О. Ю. Шмидт решил лично переговорить с Ф. М. Матвеевым по радиотелефону.

Резким движением радист Э. Т. Кренкель включил динамо, и крошечная комната радиорубки, до потолка уставленная аппаратурой, наполнилась четким гудением, размеренным дыханием сердца радиостанции.

— Алло, алло, ледокол «Ленин», ледокол «Ленин», говорит «Челюскин», говорит «Челюскин», настраивайтесь, настраивайтесь. Трубку берет начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт. Слушайте, слушайте.

— Здравствуйте, Федор Никифорович, здравствуйте, — низким, отчетливым басом начал начальник. — Сейчас в 22 часа наше местоположение — 74° 42′ северной широты и 64° 28′ западной долготы. Лед — мелко-битый— 5 баллов. Идем средним ходом 6—7 узлов в час. Наш курс норд-ост 66. Советую вам — обдумайте, не повести ли вам караван севернее, хотя здесь сейчас и туман.

Отто Юльевич сидит, развалясь в мягком кресле, словно у себя в кабинете, и разговаривает не в Карском море с ледоколом, находящимся в 50 милях от нас, а так, с приятелем из соседнего дома.

— Горячо приветствую вас, Отто Юльевич, — громом врывается в рубку низкая октава Матвеева. — К норду ходить вам все же не советую, а рекомендую к востоку или к югу. Иначе попадете в тяжелые льды. Прошу вас передать мой привет капитану Воронину и всему экипажу.

Небольшая пауза. Бурно жестикулируя руками, капитан шопотом что-то доказывает нашему начальнику. О. Ю. Шмидт утвердительно кивает головой, и, взяв со стола трубку, заканчивает разговор.

— Благодарю вас, Федор Никифорович. Я все-таки думаю, что расчет капитана Воронина верен. Во всяком случае мы пойдем по намеченному нами курсу, покуда сможем. До свиданья, до свиданья!

Но уже 14 августа в 5 часов 40 минут утра «Челюскин» попал в огромные поля тяжелого шестибалльного льда. Кругом, во всех направлениях, раскинулась бесконечная ледяная пустыня. Вот здесь-то и началось настоящее испытание нашего судна.

С разбега налетал «Челюскин» на льды, отходил назад, чтобы снова броситься в неравный бой. Треск и грохот ломающихся осколков льдин сопровождали атаку нашего судна. Продвигались медленно, иной раз на 5—10 метров за час напряженной работы.

О. Ю. Шмидт, капитан, весь командный состав парохода, да и участники экспедиции бессменно находились наверху, наблюдая первую и жестокую схватку со льдом. Сильно перегруженный, забравший большие запасы угля для ледокола «Красина», низко осевший «Челюскин» принужден был форсировать льды нижними, слабо укрепленными местами корпуса.

Капитан В. И. Воронин, опасаясь аварии, принял все меры предосторожности, распорядившись сбавить ход и итти медленно. Вполне понятно, что на малом ходу удар носа парохода об лед давал весьма слабые результаты. По нескольку раз приходилось настойчиво бить в одно место, чтобы хоть немного продвинуться вперед.

В голову невольно полезли нехорошие мысли, злые предположения. Вспомнился ледокол «Сибиряков», который с легкостью справлялся с тем льдом, который едва мог форсировать «Челюскин».

В 3 часа дня на капитанский мостик вихрем влетел старший штурман С. В. Гудин и что-то шепнул капитану. Они стремительно бросились с лестницы вниз и скрылись во мраке переднего трюма.

Через несколько минут с быстротой молнии по судну пронесся слух:

«Челюскин» получил первые серьезные повреждения».

В трюме № 1 обнаружена течь в обоих бортах. По правому борту разошелся шов и полетели заклепки, а по левому борту лопнул стрингер.

Вот как реагировал на эти события судовой журнал — черствый дневник экспедиции:

«14 августа в 15 часов обнаружена течь корпуса в твиндеке трюма № 1, с правого и левого борта. Легли на компасный курс-вест. Лед крупнобитый — 8 баллов.

Штурман М. Марков».

«С 16 часов идем самым малым ходом, в направлении вест и зюйд-вест, выбирая места разреженного льда. В 18 часов произведен осмотр повреждений в твиндеке трюма № 1 — капитаном, начальником экспедиции и старшим механиком. Осмотром обнаружена течь по правому борту вертикальным швом. Поступление воды — незначительное. Также обнаружена течь у заклепок левого борта. По левому борту лопнул уширенный шпангоут, повреждена кница, соединяющая верхнюю часть шпангоута с верхней палубой. В форпике, налитом питьевой водой, оказалась соленость.

Штурман В. Павлов».

С целью освобождения передней части судна от груза весь состав экспедиции, от научного работника до кочегара, разделенный на три бригады, немедленно приступил к авральным работам. В течение трех суток, с огромным энтузиазмом и желанием оказать помощь раненому судну, сделать его боеспособным дружно работал весь коллектив, перетаскивая в бункера продовольственные запасы и уголь.

Никого не приходилось заставлять работать. Каждый участник экспедиции прекрасно отдавал себе отчет в том, что от его энергии зависит благополучный исход первой аварии. И кочегар Боря Кукушкин, рядом с художником Федей Решетниковым и гидрологом П. Хмызниковым, двое суток таскал тяжелые мешки с углем. Наскоро отмывшись от в'евшейся в тело угольной пыли, плотно поев и поспав, все снова бросались в аврал, твердо решив выручить судно.

Плотники, плывшие на «Челюскине» для постройки дома на острове Врангеля, совместно с палубной командой приступили к откачке воды, которая уже достигала уровня 25 сантиметров, сооружению дощатой заплаты и цементных ящиков на месте течи.

В правом борту, у носа парохода, зияла огромная трещина. Для осмотра пробоины на лед сошел старший матрос Гриша Дурасов. Стоя внизу, он закричал работавщему внутри трюма, за толстыми стенками обшивки, плотнику А. Шуше:

— Передай мне рукавицы, руки захолодели...

И Шуша спокойно просунул их в широкую щель трещины борта. Вот в каком состоянии был «Челюскин».

Внизу, на темном дне трюма, меж ящиков продовольствия и строительных материалов, В. И. Воронин, О. Ю. Шмидт, С. В. Гудин и старший механик Н. К. Матусевич уточняют результаты тяжелой аварии. Держа в руках электролампу, капитан молча указывает пальцем на поломки. Тихо и мрачно вокруг. Только с левого борта злобно журчит ледяная струйка морской воды. Опустившись на колени, начальник внимательно изучает страшную рану. Кругом в полумраке молча стоят участники экспедиции.

Льды нанесли нашему судну крепкую рану. Толстые стальные заклепки, скрепляющие железные листы бортовой обшивки, словно срезанные бритвой, валялись на дне трюма. Мы их забираем на память о первом несчастьи.

В то время как в каюте О. Ю. Шмидта шло оперативное совещание, в кают-компании начались страстные споры — пойдем ли мы обратно, или же будем двигаться на восток. Часть товарищей приводила убедительные доводы, доказывая потерю боеспособности «Челюскина» и полную безнадежность пытаться итти в тяжелые, несравнимые с карскими, льды Чукотского моря.

В разгар спора в кают-компанию вошли О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин.

— Ну вот, товарищи, начались неудачи, — понуро опустив голову, мягким, упавшим голосом произнес побледневший В. И. Воронин. Капитан был под впечатлением нагрянувшего несчастья.

Но О. Ю. Шмидт оказался в более оптимистическом настроении:

— Что вы, Владимир Иванович, еще не так плохо, как вы полагаете. «Челюскину» приходилось форсировать льды самым своим слабым местом форпика. Ведь вы же знаете, что пароход сильно перегружен и низко сидит в воде. Вот отгрузим уголь из носовых трюмов, тогда и будем бить лед местом, более укрепленным. На левом борту шпангоут и стрингер склепаем. А скоро увидимся с «Красиным», который поможет нам выбраться из тяжелых полей. Попробуем итти своей дорогой, а если это окажется невозможным, постоим, подождем помощи. Ведь в этом году кругом нас столько мощных ледоколов...

— Вот что значит — «гуси Рим спасли», — вмешался в разговор доктор К. А. Никитин, едущий зимовать на остров Врангеля. — Сегодня захожу в трюм за огурцами, слышу—вода бурчит. Я и заявил об этом штурману Павлову.

Громким хохотом встретила кают-компания заявление новоиспеченного пророка.

— Доктор, да вы теперь гусь арктический, — смеялись челюскинцы, дав художнику Феде Решетникову неисчерпаемую тему для сатирического журнала «Ледовитый крокодил».

Оптимизм любимого начальника заразил всех. Как-то сразу пропали тяжелые думы. Пианино грянуло бурный фокстрот, быстро подоспели балалайки, гитары, и челюскинский джаз заполнил весельем серый, промозглый арктический вечер.

В радиорубке между тем шел серьезный разговор О. Ю. Шмидта с Ф. Н. Матвеевым.

«Опыт работы «Челюскина» в тяжелых льдах, — быстро летели в воздух непонятные точки, тире, понукаемые твердой рукой Э. Кренкеля,—показал, что корпус слишком слаб по сравнению с силой машины и возможной скоростью. Приходится итти малым ходом, чтобы не допускать сильных ударов. Несмотря на легкий ход, на «Челюскине» за первые сутки сломан шпангоут в первом твиндеке и стрингер. Есть повреждения и в форпике. Сопротивляемость корабля сильно ухудшена перегруженностью, потопившей укрепленный пояс. До снятия лишнего угля самостоятельное движение только расшатает корпус судна и повредит дальнейшей работе. Поэтому мы остановились и полагаем, что одному из мощных ледоколов следует подойти к нам для проводки. Дефекты исправляются. Своими средствами ста-

вятся дополнительные крепления. Нос максимально разгружен. Полагаю, что лучше подойти ледоколу «Ленину», чтобы не отрывать «Красина» от проводки ленских судов. При встрече обсудим дальнейшие варианты. Прошу ответа.

Шмидт».

На голове Э. Кренкеля наушники. Он делает строгие, напряженные глаза, ловит чуть слышные звуки позывных и, схватив карандаш, быстро начинает писать на бумаге. Перегнувшись через его плечо, Отто Юльевич следит за нервно мелькающим карандашом.

«Челюскин» — Шмидту. Кончаем бункеровку 17-го утром. В Маточкином Шаре ожидают четыре парохода и подходят еще два. На горизонте сейчас показался «Красин», который подойдет к нам. Прошу на размышление три часа. К вам придет «Красин» или «Ленин».

Матвеев».

И вслед за этой — другая радиограмма от профессора В. Ю. Визе с «Сибирякова».

«Вследствие трехмесячных нордовых ветров южный путь к Земле Северной, повидимому, самый плохой. В районе о. Свердрупа нашей экспедиции удалось открыть пять новых, не занесенных на географические карты островов, которые наименовали: Архипелагом им. «Известий ЦИК СССР и ВЦИК», а пролив между ними — именем гидролога Лактионова».

17 августа, в ясный, теплый, солнечный день (даже досадно было, что в такую погоду теряем драгоценное время и стоим на месте), на далеком горизонте показался ледокол «Красин». Высыпавшее на палубы все население «Челюскина» было очаровано величественным зрелищем работы во льдах сильнейшего ледокола мира.

«Красин» легко и спокойно давил, рубил льды, в которых наш «Челюскин» едва продвигался. Подходя к нашему борту, он развел такую бешеную волну, что лед, окружавший «Челюскина», треснул.

Встреча судов в Карском море была деловой — без праздничных гудков и поднятий флагов. Осторожно и уверенно подошел «Красин» вплотную к левому борту «Челюскина» и остановился. Деревянные кранцы, точно в предсмертной судороге, скрипели, трещали и лопались.

Семнадцать фотоаппаратов любителей фиксировали прибытие «Красина». Кинооператоры М. Трояновский и А. Шафран, увлекшись с'емкой, не заметили, как под напором волн, вздымаемых мощными винтами «Красина», льды, на которых они находились, внезапно зашевелились и, оторвавшись от остальной массы, поплыли в сторону от судна. К счастью, течением их поднесло к основному полю и кинокам удалось благополучно перебраться на судно.

— Перемените белье, — дразнили их насмешники, — небось здорово напугались, попав в неожиданный дрейф...

В каюте начальника экспедиции тотчас началось оперативное совещание командования.

Всю ночь матросы и кочегары обоих судов перегружали уголь в огромные трюмы «Красина». Всю ночь шло неофициальное, никем не об'явленное соцсоревнование: бригады старались закончить как можно скорее перегрузку, чтобы, не теряя времени, выйти в далекий путь. Утром стало известно, что первая вахта перегрузила 23 тонны угля, вторая—30, а третья — 62 тонны.

В ясный солнечный день, в полное безветрие гидробиолог П. П. Ширшов, кинооператоры М. Трояновский, А. Шафран и я, захватив с собой винтовки, отправились поохотиться на медведей.

Яркое солнце, искрящиеся ледяные кристаллы слепили глаза. Ноги утопали в рыхлом, обмякшем, протаявшем снегу. Но крошечные полыньи все же затянуты тонким, мутным налетом ниласового льда, который легко протыкался палкой.

Медведей мы не встретили, но принять ванну М. Трояновскому и мне все-таки пришлось, несмотря на все меры предосторожности. Край льдины, на которой мы стояли, казавшийся таким прочным, неожиданно обломился, и мы кувырком полетели в темную муть Карского моря. Беспомощно барахтавшихся нас извлекли подоспевшие спутники. На «Челюскин» пришли насквозь мокрые, в хлюпающих водой сапогах, промерзшие и окоченевшие на ветру.

— Плаванием надо заниматься южнее, а не на 73° северной широты, — мрачно буркнул В. И. Воронин.

— Вы знаете, я—помор, северянин, а до сего времени плавать не умею. Негде было учиться. Закрытые бассейны в наше время не строили...

Чтобы отвязаться от настойчиво пристававших и издевавшихся товарищей, я — на вопрос, зачем выкупался — заявил:

— Хотел испробовать крепость сапог — промокают они или нет.

— Ну и что же?

— Не промокают. Как только вода попала внутрь, ни одна капля не вытекла. Вот убедитесь, — выливал я потоки воды из сапог к удовольствию многочисленных зрителей.

Получили неутешительные сводки о положении льдов в восточной части Карского моря — в районе, куда нам придется итти. «Сибиряков» безнадежно застрял в северной части, не имея возможности пробраться к мысу Челюскина. «Седов» бросил ход в сплошном десятибалльном льду, дрейфуя по воле ветров и капризных течений. Что-то нас ждет впереди?

— Ничего, — успокаивал опытный полярник штурман М. Г. Марков, — ледовая обстановка в северо-восточной части Карского моря к моменту нашего подхода может измениться. Не забывайте, что сейчас разгар полярного лета, когда идет интенсивное таяние.

19 августа вечером на борту ледокола «Красин» состоялся вечер смычки команд и экспедиционного состава обоих судов. Поперек переполненной кают-компании — огромный алый плакат:

«Красинский привет ударникам «Челюскина».

В толстых фуфайках, меховых шапках, огромных болотных сапогах, валенках и теплых ватниках сидят полярные мореплаватели за столом, толпятся в проходах и коридорах. Пришли даже черномазые кочегары, на минуту оторвавшись от работы, чтобы поглядеть на необычайное собрание во льдах Карского моря.

— От имени коллектива «Красина» и «Челюскина», — заявил красинский предсудкома, — под руководством таких блестящих командиров, как О. Ю. Шмидт, капитанов Воронина и Легздина мы выполним задание партии и правительства.

Бурей аплодисментов встретило собрание любимого руководителя Главсевморпути О. Ю. Шмидта.

— Из всех задач, — заявил он, — стоящих перед нами, я выделяю одну: освоение и оборудование Северного морского пути. Мы испытываем сейчас все трудности первых пионерских рейсов. Каждый год приносит нам новые победы, но у нас еще много и недостатков. «Красин», например, — прекрасный корабль, но требует очень много угля. В связи с этим на острове Диксон мы обязаны иметь крупную топливную базу. Это мероприятие значительно увеличит радиус действия всех ледоколов. Такую же базу мы создадим в Русской гавани на Новой Земле, для того чтобы освободить часть судов от захода к острову Диксон. Дальше, к востоку, мы имеем угольную базу в бухте Тикси, но там — мелководье. Поэтому придется организовать новую базу в районе устья р. Лены. В этом году мы открываем угольные базы в устье р. Колымы и в бухте Провидения. Таким образом весь Северный морской путь будет обеспечен топливными ресурсами. Мы обязаны улучшить авиаслужбу, форсировать строительство новых полярных станций на Сибирском побережьи.

Поздно ночью после веселья, танцев и выступлений об'единенного джаза, заставившего забыть о тяжелых условиях и аварии, научные работники занялись пуском радиозонда проф. Молчанова. Это замечательное изобретение, поразившее своими результатами европейских ученых, дает возможность определять температуру воздуха и давление в высоких слоях атмосферы, автоматически передавая показатели по радио.

Тонкую, прозрачно-белую резину надули водородом в огромные шары и тщательно, для определения грузоподемности, взвесили. Прикрепив шары к маленькому плоскому прямоугольнику радиозонда, с крошечной медной антенной механического радиопередатчика, приводимого в действие карликовым пропеллером, настроившись с судовой радиостанцией, стали ждать сигнала из радиорубки.

— Пускай! — прорезал холодный воздух громовый бас Э. Кренкеля.

Двенадцать шаров плавно ринулись ввысь, вытянувшись в длинную белую ленту, и вскоре затерялись в предрассветной серой мгле. Зябко кутаясь в теплые куртки, все бросились в радиорубку — узнать результаты исследования. Досадливо отмахиваясь рукой от надоедливых гостей, Э. Кренкель записывал показания механического исследователя больших высот. Через 20 минут воздушный передатчик отказался работать. Видимо, шары, по-

пав в разреженную атмосферу воздуха, лопнули.

— Первые результаты блестящие, — радостно потирая закоченевшие руки, заявил метеоролог Н. Н. Комов, — редкий случай, когда в течение двадцатиминутного полета шаров бесперебойно работал радиоаппарат, сообщивший нам чрезвычайно важные данные о состоянии верхних слоев атмосферы.

Трое суток под яркими лучами незаходящего солнца, среди бесконечных льдов суровой пустыни бессменно шла перегрузка угля. Более 700 тонн приняли от нас вместительные трюмы «Красина». Отмыв палубы от угольной пыли, окатив их струями холодной воды, оба судна подняли якоря и взяли курс на восток.

По предварительной договоренности командования «Красин» должен попытаться нас вывести на чистую воду, а затем уйти к о. Диксон, чтобы доставить груз и забрать еще добавочно уголь. В это время «Челюскин» чистой водой постарается зайти возможно дальше на восток до тех пор, пока не встретит непроходимые для него ледяные поля.

20 августа в 9 часов 30 минут тронулись в путь. Впереди «Челюскина» широкая корма красавца «Красина», расчищающего нам путь. Но двигаться за ним оказалось не так-то легко. Широкий и неповоротливый «Челюскин» на средних ходах застревал в извилистых каналах, которые пробивал для него «Красин». Капитан В. И. Воронин то и дело с ожесточением рвал ручку телеграфа от полного, среднего до малого хода. Оба судна непрерывно перекликались хриплыми гудками, сигнализируя о сокращении или увеличении скорости. Несмотря на то, что мы шли за «Красиным» — тоже достаточно широким,—мы все время натыкались на большие льдины, ибо после прохода нашего проводника льды неизменно возвращались на свободный, проложенный им путь.

К 2 часам ночи попали в густой туман. Пришлось, правда, временно остановиться и ждать прояснения. Туман вскоре разорвало, и мы пошли дальше, описывая замысловатые кривые, сложные зигзаги во льду.

К 4 часам ночи тяжело пришлось даже «Красину». Редкие разводья и полыньи окончательно пропали. Кругом нас был тяжелый торосистый 3—4-метровой толщины лед.

К утру после тяжелой борьбы вышли на чистую воду. Но эта борьба не досталась нам даром. Несмотря на то, что «Челюскин» шел за «Красиным», в форпике обнаружили две новые течи, а с левого борта — небольшую вмятину.

Распрощавшись сигналами, «Красин» взял курс к острову Диксон и вскоре скрылся в тумане.

Мы снова остались одни.

После ярких солнечных дней наступила пасмурная погода, с туманом и мелким дождем. Льда — нигде не видать. Кругом мрачные грязные волны зыби, раскачавшей «Челюскина». К счастью, волна была носовая, так что качку мы хорошо переносили.

Всю ночь шел «Челюскин» в спокойной обстановке, лишь изредка встречая разрозненные ледяные поля. Но к 5 часам утра стало тревожно. Судно подошло к сплошным сплоченным льдам и казалось, что «Челюскин» наконец-то добрался до кромки. Разбудили даже летчика М. С. Бабушкина и борт-механика Г. Валавина, предложив им приготовить самолет к воздушной разведке наиболее проходимого для «Челюскина» пути на восток.

К счастью, уже несколько часов не вылезавший из наблюдательной бочки В. И. Воронин сумел определить, что «Челюскин» подошел не к кромке ледяных полей, а к небольшой перемычке, после которой, как он мог разобраться в тумане, нас ожидает опять чистая вода.

И действительно, удачно сломив ледяную преграду, «Челюскин» оказался в широких пространствах чистой воды, настолько широких, что нас заштормило. Но уже к 4 часам дня, снова очутившись, на сей раз в очень сплоченных ледяных полях, «Челюскину» пришлось остановиться и ждать результатов воздушной разведки. Впереди и кругом нас был бесконечный саван ледяной пустыни и лед, лед, лед...

— Михаил Сергеевич, — отозвав в сторону Бабушкина, сказал О. Ю. Шмидт, — придется сделать воздушную разведку. Следует ли итти в лед, не зная, где наиболее верный и удобный проход?

Синяя птица летчика Бабушкина, маленький разведочный самолет «Ш-2», сделанный целиком из советских материалов и с советским мотором, впервые испытываемый в Арктике, за время рейса «Челюскина» показал себя с наилучшей стороны. Он легко и свободно умещался на полубаке, при взлетах не требовал большого разгона, давая вместе с тем полную возможность сверху

хорошо ориентироваться в создавшейся обстановке.

Быстро закрепив снятые на случай шторма крылья, залив баки горючим, самолет с тщательной осторожностью спустили за борт парохода и поставили на соседнюю льдину.

15 минут оглушительного рева, треска, безумного, сногсшибающего ветра, и мотор под умелой рукой бортмеханика Г. Валавина прогрет.

М. С. Бабушкин дает полный газ. Дикий смерч искрящейся снежной пыли...

Успевший измазаться в масле, Г. Валавин, стоя на коленях, оттирает черные руки о кристаллы льда. Наш воздушный разведчик кажется крошечным птенчиком перед огромным (разгруженным) «Челюскиным», обнажившим изодранную льдами красную ленту ватерлинии и задравшим гордо нос кверху. Челюскинцы, окружавшие самолет, навалились на хвост, который задирал кверху бешено крутящийся пропеллер.

Обняв плечо своего борт-механика, М. С. Бабушкин дает инструкции, дико рычит ему в ухо, стараясь перекричать ревущий мотор.

Льдина, на которой расположился самолет, едва вмещает всех желающих присутствовать при первом взлете. Киноки и фотографы, стоя, лежа и приседая, со всех точек стреляют об'ективами по машине.

— Старик, сделай умное лицо, — обращается завхоз Б. Г. Могилевич к корреспонденту «Комсомольской правды» Л. Муханову, наставляя на него аппарат.

— Когда нужно, сделаем, — неожиданно обиделся Муханов.

Поднялся неудержимый хохот.

— Леня, — издевались ребята, — а какое же у тебя обычно лицо, если его специально надо делать умным...

Подошла буксирная моторка и, передвигаясь в вязком нилосовом льду, потащила самолет к месту старта. Закутанные с ног до головы в толстые авиационные шубы, в широких темностеклых очках, меховых шлемах рядом усаживаются В. И. Воронин и М. С. Бабушкин.

Большой, белый, закатанный в трубу сверток подмышкой В. И. Воронина свидетельствует о том, что навигационная карта — дневник его жизни и многочисленных испытаний, его верный спутник во всех экспедициях — и теперь с ним. Там, далеко, в синей лазури, на эту карту закостеневшей от ветра рукой он нанесет местоположение полыней, сплошных непроходимых полей и тот путь, который будет единственным для выхода в чистую воду.

Стоя на коленях, на узком носу самолетной лодки, борт-механик Г. Валавин, едва удерживая равновесие, свесив ноги над самой водой, старается запустить пропеллер, чтобы в ту же секунду перепрыгнуть в моторную лодку, ибо в противном случае винт безжалостно снесет ему череп.

Выбрав небольшой, узкий и короткий кусок чистой воды, взревев, стремглав бросилась синяя птица в воздух, накренив крыло, опоясала широкий круг над судном и скрылась в дымке тумана.

Через долгий, казавшийся бесконечным час, как-то внезапно из мглы вынырнул самолет и, тщательно выбрав место для посадки (сверху нельзя было разглядеть, что под ногами — вода или нилос), тяжело шлепнулся фанерными поплавками на тонкий лед, подскочил, снова упал и, громя с диким звоном разбитого стекла нилос, пришвартовался к борту «Челюскина».

— Впереди нас, по курсу норд-ост,— еле шевеля обмерзшими губами, сказал В. И. Воронин, — мы обнаружили чистую воду. Туда нам и нужно немедля итти. Вы знаете, на высоте 1 500 метров температура воздуха была —21,5°. У вас тут внизу — благодать.

— Ну, товарищи, поздравляйте, — залезая на палубу, улыбается М. С. Бабушкин. — Первый экзамен советского самолета в условиях Арктики выдержан с честью.

Всю ночь, утро и день 13 августа «Челюскин» пробирался, часто меняя ход в разрозненном льду. К 4 часам 25 минутам дня ледяные поля стали редеть. Вокруг судна появились огромные полыньи чистой воды.

На верхнем капитанском мостике радостный и довольный расхаживает В. И. Воронин, распорядившийся держать курс к острову Уединения. Сильный туман и серая мгла плотной завесой закутала горизонт. Сверху тускло, как фонарь на набережной Ленинграда в осенний хмурый вечер, едва светит солнце, вчера еще такое яркое и весеннее.

У самого выхода в полынью, на последней льдине, развалилась огромная туша спящего морского зайца. Услышав грохот машины, он нехотя, лениво поднял свою круглую голову, долго глядел вслед удаляющему-

ся судну, но прыгнуть в воду, видно, поленился.

— А что ему прыгать, — смеялся В. И. Воронин, — ведь он думал, что идет порядочный ледокол, а не наше корыто...

К вечеру появилось много птиц — чаек, кайр и люриков. Они низко кружились вокруг парохода, ловко планировали над водой или вдруг стремительно, камнем падали в студеные воды, выскакивая с маленькой, извивающейся рыбешкой в клюве.

— Вот у кого учиться искусству полета, — следя за чайками, восхищается М. С. Бабушкин.

Оказалось, что «Челюскин» приготовил чайкам прекрасный завтрак. Из-под льда, который дробил пароход, на поверхность воды или даже на отдельные льдины, в страшном смятении и испуге стайками выскакивала мелкая рыбешка «сайка», которую ловко, налету подхватывали наши насторожившиеся крылатые спутники. А когда «Челюскин» останавливался, то чайки не улетали, но спокойно садились на льдины, терпеливо ожидая следующей легкой охоты.

На самом «Челюскине» все это время ключом била общественная и научная жизнь. Открылись шахматные и шашечные турниры. Созданы курсы по ликвидации неграмотности среди группы рабочих-строителей. Под руководством О. Ю. Шмидта, старшего механика Н. К. Матусевича и Э. Т. Кренкеля начались регулярные занятия кружков английского и немецкого языков. По вечерам идут репетиции судового джаз-банда. Под руководством метеоролога О. Н. Комовой заработала судовая библиотека. Тяга к чтению — огромная. Книги буквально вырывают из рук. Вышел второй номер «Ледовитого крокодила» с прекрасными карикатурами нашего необузданного весельчака-художника Феди Решетникова.

Научные работники уже давно приступили к наблюдениям и исследованиям. Через каждый час, ночью и днем, можно было видеть супругов Комовых наверху, на капитанском мостике, записывающих показания метеоприборов, которые рассказывали невероятные вещи — будет ли шторм, какая ожидается погода и т. д.

П. К. Хмызников и Я. Я. Гаккель вели гидрографические и гидрологические работы. Регулярно, через каждые 10 миль, несмотря на ветер и дикую пургу, окоченевшими от холода руками спускали они в воду батометры для определения температуры, солености и щелочности морской воды. С первых же дней, как «Челюскин» попал во льды, они ежечасно картировали ледяной покров, наносили на карты рельеф морского дна.

Биография П. К. Хмызникова изобилует чрезвычайно яркими и интересными моментами. Окончив военно-морское училище и Географический институт, П. К. Хмызников начал свою исследовательскую работу экспедицией по изучению устья р. Лены в 1920 году под начальством Матиссена — участника полярной экспедиции адмирала Толля — командира шхуны «Заря».

С 1921 года начинается серия исследовательских его работ под начальством известного полярника Евгенова — экспедиция к устью р. Лены и к устью р. Оленека. Под начальством Матусевича он участвует в экспедиции на Новую Землю для постройки геофизической обсерватории Маточкина Шара, под руководством профессора Титяева — в экспедиции геолкома в предгорье Саян. В 1926 году П. К. Хмызников был начальником отдельного отряда Академии наук по исследованию правобережья р. Лены от устья р. Вилюя до бухты Тикси, причем ему во время похода удалось обнаружить богатейшие серебряно-свинцовые руды. В 1927 — 1929 годы он был руководителем экспедиции Академии наук по маршруту: бассейн р. Яны и Новосибирские острова. В результате этой экспедиции выяснилась возможность эксплоатации р. Яны и ее притоков как водных путей, позволяющих заход морским и каботажным судам. В 1930—1931 годы он плавал в качестве гидрографа на шхуне «Белуха» к Таймырскому полуострову.

Таков научно-исследовательский и полярный стаж одного из лучших наших ученых — П. К. Хмызникова.

Но у Павла Константиновича или «Хмызи», как для краткости его звали челюскинцы, есть и революционные заслуги. В 1918 году он был участником знаменитого ледяного похода военного флота из Гельсингфорса в Кронштадт, идя в авангарде колонны командиром подводной лодки «Волк».

Химичка П. Г. Лобза в своей маленькой каюте, заваленной стеклянными колбами и мензурками, производила анализ всех проб воды, извлеченных Хмызниковым и Я. Я. Гаккелем

с разных глубин моря. Очень интересную и практически важную работу она провела по определению соотношения между соленостью морской воды и электропроводностью ее, а также по определению солености, щелочности и плотности молодого и многогодовалого льда, роста ледяного покрова в разводьях и полыньях.

Гидробиолог П. П. Ширшов занимался изучением планктона — мельчайших животных организмов, обитающих в воде.

— Для того, чтобы знать, есть ли в этом районе рыба и в каком количестве, — говорил он, демонстрируя едва заметные невооруженному глазу прозрачные существа, — совсем не нужно ее ловить. Достаточно поймать планктон — основное питание рыбы, чтобы отметить, выгоден ли этот район для эксплоатации его рыбных богатств.

И, действительно, планктон является тем первичным кормом, за счет которого питается весь животный мир моря. П. П. Ширшову удалось выяснить, что летом на 1 гектар моря приходится около 2—2,5 тонны сухого органического вещества, образующегося в клетках водорослей за счет углекислоты, растворенной в воде.

Вопросами зоогеографических и биологических наблюдений на судне занимался зоолог В. С. Стаханов.

— Еще в школе я организовал уголок природы, — рассказывал он, — после чего ушел работать в Московский зоопарк к тов. П. А. Мантейфель, в кружок юных биологов. В течение четырех лет я был председателем этого кружка, сделав ряд исследовательских работ под руководством проф. М. М. Завадовского и П. А. Мантейфеля, по вопросам зоопсихологии, экономического значения животных и т. д. Будучи пятнадцатилетним юношей, я уже опубликовал свою первую работу «Об экономическом развитии птиц». Позднее эта моя «проба пера» была даже переведена на немецкий язык. Совместно с П. А. Мантейфелем я сделал ряд поездок в Северный край, Белоруссию, Закавказье, посетив различные заповедники. Шестнадцати лет я выдержал конкурсный экзамен в Московский государственный университет на биологическое отделение физмата и стал работать под руководством проф. Жидкова и проф. Огнева. С этого момента у меня начинается серия экспедиций по окраинам Союза. Экспедиция в Западное Закавказье, на турецкую границу по изучению вымирающей фауны, экспедиция с проф. Скрябиным на р. Амур, где я был зоологом по изучению паразитичных червей, изучению китобойных промыслов в Охотском море, на Сахалине и Татарском проливе.

В 1930 году, с целью гидрографического и гидробиологического исследования проплыл вдоль всей р. Амур, Уссури, до оз. Ханка, где удалось обнаружить большие запасы перламутровых ракушек, до того времени импортировавшихся из-за границы. На следующий год я был приглашен Союзпушниной выехать в Уссурийский край для изучения пантового дела, островного звероводства и пушного промысла. Мне пришлось охватить огромный район от корейской границы, через все острова Южного приморья до Уссурийского края. Наконец, в 1933 году, был научным руководителем Амурской экспедиции Союзпушнины по изучению пушных промыслов ДВК. В походе «Челюскина» меня особо интересуют следующие вопросы: пушная и зверобойная проблема, проблема происхождения фауны Европы и Азии (зоогеография).

Наиболее колоритной фигурой из состава научных работников на «Челюскине» был физик Ибрагим Гафурович Факидов — татарин, колоссальной настойчивостью и волей добившийся аспирантуры в институте акад. Иоффе.

— Родился я в 1906 году, в деревне Куру-Узень на южном побережьи Крыма, — рассказывал он. — Мой отец — крестьянин, занимался виноградарством и табаководством. В 1911 году отец умер. Со мной остался брат и двадцатидвосьмилетняя мать, которая вскоре нас покинула, выйдя замуж. По существовавшему древнему татарскому обычаю, в дом переехал в качестве опекуна дядя — старый пьяница и драчун, совершенно разоривший наше хозяйство. Мой старший брат не вытерпел, удрал из дома и поступил матросом на рыбачий парусник.

Летом 1922 года я случайно узнал, что в Симферополе существует рабочий факультет, на который принимают детей-националов. К моему несчастью оказалось, что на факультет принимали лишь в возрасте не менее восемнадцати лет, в то время как мне было шестнадцать. Я долго уговаривал в сельсовете увеличить мне на два года возраст, об'яснив это страстным желанием итти учиться, стать грамотным. Справку удалось получить.

В Симферополь отправились вдвоем с товарищем. Заходим в Обком за путевкой — не дают: «Нет тебе восемнадцати лет, — заявил секретарь, — ты еще маленький». Ну, думаю, срывается мое предприятие. Придется мне опять голодать в моей деревеньке. Разволновавшись, побледнев, я потерял выдержку и заорал на всю комнату: «Я точно знаю, что мне восемнадцать лет, как же тут можно не верить?» Ну, — думаю — сейчас выгонят из комнаты. Но мое неожиданное выступление произвело совершенно иное впечатление. Расхохотавшись, секретарь подписал мне путевку.

Это была путевка в мою трудовую, новую жизнь.

Отправился на экзамен, имея в запасе пять-шесть русских слов, и, конечно, провалился. Мне предложили прочесть небольшой текст и потом изложить своими словами на бумаге содержимое. Что я изложил, не знаю, но во всяком случае преподаватель ничего не разобрал. Такой же позорный провал ждал меня и в арифметике. Мне предложили написать миллион. Я начертил единицу и несметное количество нулей, не имея представления, на котором нужно остановиться.

Я провалился. «Вам нужно еще подучиться» — гласила неумолимо строгая резолюция.

Жил я в то время тайком в общежитии рабфаковцев. Перебирал в складах картошку, носил грузы — тем и кормился, ибо запас домашних помидор уже давно окончился. По ночам после тяжелой физической работы товарищи обучали меня грамоте и арифметике. И обучили. Словом, я выдержал экзамен и был принят на рабфак и в общежитие — уже официально.

Жизнь вступила в новую, порою для меня непонятную колею. За пару листов табака знакомый контролер пропускал меня ежедневно в украинский театр на галерку. Так я впервые познакомился с искусством. Однажды товарищи принесли свиное сало, получив его вместо заработной платы. У меня к нему было природное отвращение. Но голод победил — я стал есть свинину. Это, так сказать, была первая борьба с предрассудками и суеверием.

Учиться мне было очень трудно — русский язык я знал плохо, но зато прекрасно усваивал физику, механику и математику, ибо здесь были цифры и формулы. На втором курсе, почувствовав влечение к физике, я добровольно работал в физической лаборатории. Я старался побольше вращаться среди русских, чтобы хорошенько изучить язык. Надо сказать еще, что попутно я учился в художественном техникуме у художника Самокиша.

В 1925 году я окончил рабфак по оценке «выше средней». Мне предложили две путевки в вуз: в Тимирязевскую сельскохозяйственную академию и на физико-механический факультет Ленинградского политехнического института. Я остановился на последнем, чувствуя природное влечение к физике.

«Ну, думаю, по названию видно, что здесь участвуют физика и механика — значит, дело хорошее».

— Уехал в Ленинград и поступил в вуз. Усиленно занимаясь зимой, летом я работал на производстве в литейном цехе «Красного выборжца», оптическом заводе, в цехе оптических стекол в Ленинграде, монтером на телефонной станции в Свердловске. В 1929 году я окончил вуз и поступил инженером в Магнитную лабораторию института акад. Иоффе. Сам Иоффе меня лично пригласил к себе в лабораторию, еще за четыре месяца до выпуска, заметив у меня исследовательский уклон. В 1931 году я выпустил свой первый научный труд «Об электро-физиологических свойствах расплавленных металлов», который был издан в СССР и в Германии. В том же году участвовал в магнитных экспедициях на Кольском полуострове с акад. Ферсманом, а в 1932 году — в качестве магнитолога — в экспедиции Р. Л. Самойловича на ледоколе «Русанов».

На «Челюскине» И. Г. Факидов руководил работами по испытанию корпуса и отдельных частей парохода при прохождении его во льдах. Во время своих наблюдений он пользовался не только аппаратурой, специально доставленной ему из Ленинграда, но в процессе работы изобрел и применил ряд новых приборов, давших ценнейшие результаты. Во время похода «Челюскина» И. Г. Факидов в восьмидесяти точках устанавливал свои приборы, следя за деформацией корпуса во время хода во льдах. Надо отметить, что подобные исследовательские работы по определению крепости корпуса судна при форсировании ледяных полей впервые в истории арктических

плаваний были поставлены И. Г. Факидовым.

Днем и ночью, круглые сутки, он и его помощник, студент Ленинградского кораблестроительного института машинист А. П. Апокин, торчали в темных трюмах корабля, осматривая приборы и записывая показатели наблюдений. Неутомимый ученый, энтузиаст своего нового дела, И. Г. Факидов за время рейса «Челюскина» проделал огромную научную работу, столь необходимую для будущего строительства полярных судов.

У самой северной оконечности Азии

Всю ночь «Челюскин» шел чистой водой. С правого борта медленно прошли и скрылись в тумане четыре крошечных острова Фирплея, за ними — на левом борту — пять островов Гейберга, мизерный осколок острова Гансена и, наконец, красавец — мыс Вега — весь в пушистом снегу, мрачный и суровый. Мы подходим к неприступному мысу Челюскина.

На судне — большое событие. У четы Васильевых — будущих колонистов о. Врангеля — родилась дочь, которую с трудом принял судовой врач Мироненко, в жизни не имевший дела с роженицами.

В этот день в судовом журнале появилась следующая историческая запись:

«31 августа 1933 года. Карское море. На пути из Мурманска к острову Врангеля. В 5 часов 30 минут утра у едущих на зимовку на остров Врангеля супругов Васильевых родился ребенок — девочка, в счислимой широте—75° 46,5′ норд и долготе 91° 06′ ост. Карта 712. По заявлению отца — Васильева В. Г., родившегося в 1905 году, в Иваново-Вознесенске, национальности русской, научный сотрудник Всесоюзного Арктического института, — матерью ребенка является — его жена Васильева Д. И., родившаяся в 1913 году во Владивостоке, национальности русской. Новорожденной девочке присвоено имя «Карина». Имеется справка судового врача. На основании настоящей записи родителям выдана официальная справка.

Штурман Павлов».

А дальше — как ни в чем не бывало:

«В 5 часов 35 минут изменили курс, прошли остров Брюзевиц, по предположению нанесенный неверно на карту. Чистая вода.

Павлов».

Доктор Мироненко в свою очередь выдал следующий документ:

«Справка. 31/VIII—33 г. 5 ч. 30 мин. судового времени. У супругов В. Г. Васильева и Д. И. Васильевой родился ребенок — «девочка». Доктор Мироненко». (печать)

Итак, народонаселение нашего парохода увеличилось на одного маленького голубоглазого человечка — Карину, получившую это имя в честь Карского моря, в котором она родилась. По словам О. Ю. Шмидта, Карина — по-латыни — киль корабля. Девочка с первых минут своего существования начала бурную, полную приключений жизнь.

На судне — шум и веселье. Все горячо обсуждают появление на свет нового челюскинца.

— Горе молодого счастливого отца не поддается описанию, — зубоскалит народ, — когда он понял, что ему придется нянчить, сушить пеленки и баюкать.

— Ребята, паспорт у Карины будет мировой, — восторженно блестя глазами, говорит черный от угольной пыли кочегар Боря Кукушкин. — В разделе, где пишется место рождения, будет сказано: Карское море, 75° 46,5′ норд и 91° 06′ ост. Вот здорово! Может, она и родины-то своей больше никогда не увидит.

Словом, с этого дня крошечная, закутанная в пеленки и ватное одеяло куколка стала любимицей всего коллектива.

1 сентября в густую непроницаемую броню тумана, в мелкий назойливый дождь экспедиция Шмидта медленно входила в пролив Вилькицкого, в широкие ворота восточного сектора советской Арктики, в синие воды, омывающие берега самой северной оконечности азиатского материка — мыса Челюскина.

Кругом судна лениво колыхались темные, жирные волны, вспененные слабым ветерком. Сквозь серую вуаль тумана едва видны плоские низменные берега материка, с белыми пятнами нерастаявшего снега. На волнах мерно покачиваются осколки разбитых вдребезги льдин.

А впереди ничего не видно—сплошная завеса тумана. Серый непроглядный купол неба. И только далеко, на горизонте, чуть пробиваются белесые зарницы.

Кругом нас все мокро. Палуба, ванты, паутина снастей — в миллионах капель дождя и изморози. По доскам разобранного дома будущей колонии острова Врангеля, пошатываясь, неумело и нескладно передвигая ногами, осторожно пробираются плотники в форпик для ремонта.

Капитан В. И. Воронин молча расхаживает по верхнему мостику. Он в своем старом, потрепанном, выцветшем осеннем пальто, которое с ним уже прошло не одну экспедицию в Арктику, вечной спутнице — зеленовато-серой кепке, сапогах и с биноклем на ремешке.

Чем ближе к мысу Челюскина, тем более густеет туман и усиливается ветер. Дико зарычал гудок сирены «Челюскина», предупреждая встречные суда, ожидая отзвука от берегов. Под этот рев мы подходили к мысу Челюскина, заканчивая первый этап пути на восток.

Капитан В. И. Воронин стоит на верхнем мостике у открытого окна. Он тихо, по-домашнему мурлычет под нос какую-то песенку.

И вдруг, впереди — из густой серой мглы неожиданно вынырнул огромный силуэт двухтрубного гиганта — краснознаменного ледокола «Красина», за ним рядом — краснознаменного «Сибирякова» и грузового транспорта «Сталин», пароходов «Правда», «Володарский» и ледокола «Русанов».

Никогда еще в проливе Вилькицкого не было такой мощной флотилии судов. За всю историю овладения Арктикой меридиан мыса Челюскина пересекло лишь девять кораблей. А вот сегодня восемь судов советского полярного флота одновременно бросили якорь у северной оконечности Евразии.

Все эти пароходы и ледоколы пришли сюда, пробираясь с грузом и товарами в далекую бухту Тикси, а также для строительства новых полярных радиостанций и заброски колонистов на крайний север Союза.

Это был подлинный праздник радости, торжество советского полярного мореплавания, северных моряков, капитанов, полярных исследователей, с огромным упорством, настойчивостью и верой в коллективную силу добившихся крупнейшей победы над Арктикой.

Началась бесконечная симфония приветственных гудков. Первым взревел «Красин», подхваченный диким нестройным хором простуженных басов. Звуки росли, ширились, летели в туманную даль и, отброшенные горами, эхом, мчались обратно. Закончилась вся эта церемония коротким традиционным «гуд-бай».

К нашему борту с какой-то нелепой самоварной трубой лихо подплывает моторка. По парадному трапу влезает огромный широкоплечий, с густо-рыжей бородой гигант, известный на севере, как лучший промышленник-зверобой Сергей Журавлев. Двадцать пять лет промышлял он на Новой Земле, ежегодно доставляя государству огромную добычу песцов, тюленя, медведя и рыбы. Два года он зимовал с А. Ушаковым на Северной Земле. Сейчас он едет старостой артели зверобоев на два года промышлять в залив Прончищева. По случаю встречи с товарищами по старым походам он сильно навеселе.

— Я буду не Журавлев, — хвастается он, — если в добыче не покрою всех промышленников Севера. Вот увидите.

И верно, позднее мы узнали по радио, что артель Журавлева, добравшись до залива Прончищева, в три недели выполнила годовой план зверодобычи.

Вот красавец «Сибиряков», на котором всего год назад прошли без зимовки тот путь, по которому снова идем на «Челюскине». Он помолодел — вычистился и подкрасился после ремонта.

Сколько здесь старых знакомых, любимых друзей, верных товарищей по сибиряковскому походу!

Молодой красавец Ю. К. Хлебников, бывший старшим помощником В. И. Воронина в трех арктических плаваниях, сейчас капитан «Сибирякова». Вот проф. В. Ю. Визе — крупнейший полярный ученый, участник всех славных походов на север, когда-то участник похода Георгия Седова на Землю Франца-Иосифа. Здесь профессор Исаченко—бактериолог, с которым плавали на Землю Франца-Иосифа и Землю Северную, гидробиолог Г. П. Горбунов — с ним плавали два года на «Седове», сибиряковцы — старший механик, добродушный толстяк М. М. Матвеев, крошечный штурман — Сакс, седовский буфетчик старик Екимов.

Крепко жмем им руки, поздравляем с удачным походом и спешим на берег осмотреть научную радиостанцию —

первое человеческое поселение на мысе Челюскина.

Едва успели от'ехать от ледокола, как густой непроницаемый туман плотной занавесью закрыл корабли. Все потонуло во мраке. Взлетая на высоких гребнях волн, обдаваемая фонтаном соленых ледяных брызг, неслась моторка мимо гигантов-айсбергов. Долго пришлось кружиться, вертеться меж ледяных полей, пока во мраке не увидели низкое побережье.

Невдалеке от воды расположился большой досчатый дом — общежитие полярной колонии. В стороне — деревянное строение — баня и кладовая, со значительными остатками продовольственного запаса после зимовки.

У крыльца нас встречают маленький полный начальник колонии доктор Георгиевский и повар Знахарев. Оба они — старые опытные полярники, зимовавшие на Земле Франца-Иосифа.

— Вот и все наше хозяйство, — приветливо разводит руками доктор Георгиевский, показывая свои владения.— Всю зиму без перерыва вели научные наблюдения, хорошо наладили радиообслуживание, а попутно, между дел, убили 52 медведя, 7 морских зайцев, 50 песцов, 4 моржей и несколько чернозобых казарок.

Олени в этом районе не водятся из-за недостатка ягеля (мха), но кочуют большими стадами с востока на запад. Во время зимовки, в бухте Мод, в консервной банке мы обнаружили письма замерзших в снегах участников экспедиции Амундсена—норвежцев Кнудсена и Тессема, пробиравшихся на лыжах с почтой к ближайшему человеческому поселению. Все наши колонисты здоровы, прекрасно перенесли трудности зимовки и даже не ссорились.

Осматриваем местоположение колонии. На плоском берегу расположился большой дом с красной железной крышей. Невдалеке от него—острый шпиль радиомачты, метеорологическая будка для наблюдений за атмосферой и бесконечная лента развешанных для просушки шкур белых медведей.

У небольшого амбара, на длинных шестах и веревках вялится юккола — сушеная рыба — обычный корм ездовых собак.

— Вы знаете, — сообщил доктор Георгиевский, — мне пришлось по радио давать врачебную консультацию. Дело было так. В самый разгар полярной ночи с острова Диксон мне сообщили, что у одной из зимовщиц, ждущей ребенка, беспрерывные припадки. Расспросив подробно о симптомах болезни, я определил у больной эклемпсию и дал ряд необходимых советов. В результате мать выжила, а ребенок родился мертвым. Вот какая здесь бывает врачебная практика.

В километре от колонии на крутом обрывистом берегу в 1919 году установлен знак Свердрупа — огромный из черного сланца шпиль с круглым жестяным шаром наверху. В этом шаре была обнаружена записка, оставленная Роальдом Амундсеном, во время его плавания на «Мод».

На поверхности позеленевшего от сырости жестяного шара мы с трудом разобрали следующую надпись:

«Покорителям Северного морского пути Эрику Норденшельду и его славным спутникам».
Экспедиция на «Мод»
1918 — 1919 годы.

Бой под Колючиным

В первые дни сентябрьских заморозков правительственная экспедиция на «Челюскине» проходила гористые берега Чукотского полуострова.

Позади был гигантский путь от Мурманска, через Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море — к последнему этапу перед выходом в чистую воду, к Чукотскому морю.

С огромным трудом, благодаря исключительной и неутомимой энергии команды, преодолел «Челюскин» тот путь, который в 1932 году так тяжело достался краснознаменному «Сибирякову». Вмятины в бортах, потеря одной трети лопасти гребного винта, пробоины с правого борта, — вот в каком состоянии подходил раненый «Челюскин» к финишу своего похода.

В Арктике начиналась зима. Сплошные, ледяные поля многолетнего полярного пака закрыли все море. Дикие вьюги сменяли пургу. Темные прорехи полыней затягивались тонким, но упругим нилосовым льдом.

Надо было спешить, а спешить нельзя было. Неуклюжий, широкий «Челюскин» с большим трудом разворачивал свой корпус в разводьях, застревая на узких местах. В дымные топки без счета, без меры летел драгоценный для нас уголь, а три огромных котла надрывались от пара.

И так продолжалось порою часами...

Старый полярный капитан, исколесивший всю западную часть Советской Арктики, здесь, на подступах к Берингову проливу, буквально терялся.

— Что делать? Как форсировать тяжелые льды на судне неледокольного типа?

От сильных ударов о ледяные перемычки треснул форштевень — нос «Челюскина». В мрачных, бездонных трюмах, как срезанные острой бритвой, летели заклепки, шпангоуты — крепкие ребра судна, гнулись стрингера. И глядя задумчиво на льды, с темными пятнышками полыней, на момент опустив от своих синих глаз черненький «Цейс», вздыхал В. И. Воронин:

— Вот бы сейчас сюда «Сибирякова», — да разве я стал бы церемониться с таким льдом?

С каждым днем, с каждым шагом пробраться к столь страстно желаемой чистой воде становилось все труднее. Гигантские ледяные поля, вспаханные чьей-то могучей рукой в непроходимые торосы, перемешало в дикую крутую кашу.

— Воды — хоть бы где курице напиться, — брюзжит бледный, утомленный, давно забывший про сон капитан.

Далеко позади, в сиреневой дымке тумана — черной приплюснутой лепешкой на клочке голубого неба—какой-то безымянный мыс.

На корме жутко стоять. Винт в диком бешенстве, на полном ходу бьет огромные подвернувшиеся глыбы. Удар за ударом. Из-под кормы стремительно вылетают исполосованные, расчерченные мощными взмахами лопастей льдины. От ударов дрожат палуба, винты, все снасти, и, казалось, — еще момент и мы будем на положении «Сибирякова» — без винта и вала.

В машинном отделении горячка. Плотный, коренастый механик Ф. П. Тойкин вьюном носится от ручки телеграфа, чтобы ответить на приказ капитана изменить ход, к рычагу, чтобы переменить скорость движения судна. От быстроты и ловкости Ф. П. Тойкина зависит теперь, быть может, судьба экспедиции: замешкался он — и на полном ходу, со всей мощью своих машин, с грохотом налетит «Челюскин» на многотонную глыбу. Тогда новые вмятины, а возможно—пробоина.

В трюме—вода...

Все время чуткое ухо Тойкина подозрительно прислушивается к ритму работы гребного винта. Льды настойчиво бьют, непрерывно заставляя дрожать пол в машинном отделении, гулко отзываясь в каютах.

Ночь приходилось стоять без движения: бесполезно бросать в воздух ценное топливо, не видя даже из верхней, прикрепленной к мачте бочки, что творится по курсу.

Все кругом сковало упругим и крепким, нехотя ломающимся, зловеще шипящим под напором форштевня, нилосовым льдом. Получалось впечатление, что судно идет по гигантскому матовому зеркалу: не видать ни воды, ни прогалины.

Нилос, повидимому, образовался уже много дней назад. Его запорошило тонким налетом сверкающего, искрящегося снега, а неуемный ветер закрутил, расписал замысловатыми рисунками и узорами.

Капитан В. И. Воронин, вахтенные штурманы перевели свои дозорные посты на верхний мостик.

Тихий норд-вестовый ветер. Не торопясь, дрейфует «Челюскин» на восток. Движение медленное, грозящее задержать нас до наступления стужи, когда выход на чистую воду станет несбыточной мечтой.

Темной безлунной ночью на виду у мыса Ванкарема, безвольно дрейфуя, «Челюскин» залез в ледяной мешок, в огромные нагромождения полярного пака.

Пришлось бросить ход и встать для производства взрывных работ.

Из-за тяжелых, налитых свинцом облаков робко выглянул краешек полной луны, осветив на момент какой-то нескладный безымянный мысок. На гигантском, вздыбленном поле—темными пятнами — крошечные фигуры людей, пробивающих топорами затянутую нилосом полынью, чтобы спустить в воду банку всесокрушающего аммонала. По белоснежному полю, через торосы, запорошенные снегом пятна разводьев, змеится электропровод.

На контакте—подрывник В. Ю. Кольнер.

— Ну, знаешь, голубчик, долго же ты возишься. Пока будешь готовиться, лед растает, — балагурит В. И. Воронин, еще не потерявший природной веселости.

— Раз, два, три! — крикнули снизу, и Кольнер резким движением руки соединил провода.

Грянул залп. Оглушительный грохот тысячами эхо пронесся в прибрежных горах. Фонтан ледяных осколков и брызг ринулся в воздух.

Зашевелились, заскрежетали льды, а вода в дикой панике бросилась на поле.

На месте взрыва образовалась раскрошенная масса льда, но столь желанных извилистых трещин не было и в помине.

Точно такой же малый эффект дал и второй взрыв. Только под килем «Челюскина» с силой пронеслась волна, заставив судно вздрогнуть всем корпусом.

Утро встретило ярким арктическим солнцем, миллионами бриллиантов искрящегося до боли в глазах снега. Положение было таким же безнадежным, как накануне. Поздние сроки торопили энергично продвигаться вперед. Но куда?

Впереди и кругом нас был бесконечный саван ледяной пустыни и лед, лед.

Сделали воздушную разведку. Больше часа пропадали М. С. Бабушкин и В. И. Воронин, выискивая путь на восток для «Челюскина».

— Впереди нас, — грустно говорил, оттирая замерзшую щеку, В. И. Воронин, — сплошные тяжелые поля, каких мы в этом году и не видали, протяжением миль на двадцать, а дальше — чистая вода, до самого горизонта. Вот уж, правда, — близок локоть, да не укусишь...

В каюте начальника экспедиции — оперативное совещание.

— Что делать — итти или ждать разрежения льдов?

Стали перед мрачной проблемой—итти, рисковать уже раненым судном или выжидать, теряя последние шансы на выход, обрекая экспедицию на тяжелую зимовку.

Правда, в Арктике погода меняется с большой быстротой. Сегодня — сплошные поля, а завтра задуют дикие ветры и льды разрядятся широкими полыньями чистой воды, и тогда, осторожно лавируя, можно продвигаться вперед. Но ждать нам нельзя, некогда...

— Итти, итти во что бы то ни стало, — выпрямившись, твердо заявил О. Ю. Шмидт, — мы обязаны сделать все, чтобы выполнить задание партии и правительства.

Всю ночь и полдня из-за сжатия ледяных полей, окончательно уничтоживших полыньи, все же простояли на месте.

Правда, на вахте штурмана М. Г. Маркова капитан сделал попытку продвинуться, но тяжелые льды, накрепко скованные нилосом, едва пропустили судно на три метра вперед.

И это за час беспрерывной упорной работы....

К счастью, последние дни дули попутные норд-вестовые ветры, дрейфовавшие судно со скоростью половина и три четверти мили в час в нужном нам направлении. Благодаря этому за сутки прошли 18 миль — расстояние, при нашем тяжелом положении, весьма солидное.

21 сентября из плотной завесы тумана выглянул черный мрачный осколок материка — остров Колючин. «Челюскина» подносило течением к историческому месту аварии ледокола «Сибирякова», а также зимовки шведа Эрика Норденшельда—первого человека, прошедшего гигантский путь из Атлантического в Тихий океан.

В этом году навигационная обстановка аналогична прошлогодней: льды также сплошные, торосистые, десятибалльные, т. е. предельные по своей плотности.

Дикий ветер также поет длинные заунывные песни в снастях, громко гудит в разинутых пастях вентиляторов, принося туманы, метели.

Но ведь «Сибиряков», несмотря на отчаянные трудности, все же прошел без зимовки. А мы, не имея таких серьезных аварий, как поломка гребного винта, неужели не выберемся в этом году в чистую воду?

Через два долгих, казавшихся вечностью дня, когда остров Колючин уже чернел за кормой «Челюскина», ночью судно попало в полосу неподвижно стоящего льда. Дрейф мгновенно прекратился.

Мы оказались в ловко расставленной природой ледяной петле.

Замерла жизнь на «Челюскине». Не слышно обычного четкого ритма работающих машин. По палубе без дела бродили вахтенные матросы, не зная, чем себя занять на четыре часа, от нечего делать сметая нанесенный снег.

Раскинувшись на кожаном диване верхней рубки, попыхивали папиросками штурманы, ведя бесконечные разговоры об удачах, сопутствовавших им на зверобойном промысле в Белом море и на ловле трески под Мурманском.

Из полуоткрытого люка угольной ямы, в свежий морозный воздух ползли клубы белого пара, перемешанного с едким запахом гари. Там далеко, внизу кочегары штывают разогревшийся уголь, предотвращая пожар.

— Какое давление? — выползает наверх черный кочегар Борис Кукушкин.

На обычном языке это значит—который час?

— Вам осталось до конца вахты еще час, — заглянув в окно кают-компании, отвечает палубный матрос Григорий Дурасов — великан с кроткими голубыми глазами.

— Ну, да ладно, пойдем поработаем, все равно стоим, нечего делать...

Только регулярно, через каждые четыре часа на верхнем мостике появляется черноглазая, в красном цветистом платке, метеоролог Ольга Николаевна Комова, чтобы определить направление и силу ветра.

Через минуту ее, раскрасневшуюся от мороза, в штурманской рубке замучают тысячью вопросов, на которые будет один стандартный ответ.

— Все тот же, друзья, норд-вест...

Только одна миля отделяла нас от сильного течения, которое могло выкинуть судно к мысу Сердце-Камень, откуда, уверял капитан, даже в ноябре можно выйти в Берингов пролив.

— А ведь всего только семьдесят миль до него, — мрачно констатировал он, тяжело и болезненно переживал свою полную беспомощность.

Пробовали взрывать лед, чтобы сделать проход к ледоходу. Проваливаясь в студеную воду, прыгая по торосам, люди, окончательно измотавшись, тащили тяжелые банки аммонала, чтобы убедиться, какой незначительный эффект производят даже мощные взрывы. На месте взрыва делались небольшие ямы раскрошенного льда, которые «Челюскину» никак помочь не могли.

Аммонал пришлось бросить. Стали буквально ждать «у моря — погоды», ибо только погода, сильные зюйдовые ветры, могущие выкинуть ледяное поле, а вместе с ним и застрявшего «Челюскина» к северу, к полосе дрейфующего льда, могли оказать нам реальную помощь.

Седьмые сутки стоял «Челюскин» без движения. Седьмые сутки держали машины наготове, время от времени проворачивали гребной винт, не позволяя ему вмерзнуть в лед, ибо О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин были глубоко убеждены, что наша стоянка еще не зимовка. Весь вопрос в том, как долго продержат нас льды, успеем ли выскочить в Берингов пролив до наступления арктических холодов.

Старый полярник радист Э. Т. Кренкель приносит неутешительные вести. Оказывается, тяжелая ледяная обстановка не только по всему Чукотскому побережью, но даже море Лаптевых покрыто сплошным десятибалльным льдом.

— Если нас в ближайшие дни не освободит, — должен был наконец признаться капитан,—то морозы скуют отдельные льды в сплошную непроходимую для судна массу, и тогда уже никаким ветрам их не разогнать. Тогда,— вздохнул он тяжело, — вынужденная зимовка...

— Но не верю, не верю, — как-то сразу оживившись, продолжал он, — не верю, что нам здесь суждено зимовать, хотя, по правде сказать, обстановка для благополучной зимовки здесь самая подходящая...

Очередное, хотя бы и ярчайшее солнечное утро не доставляло нам радости.

Синоптик С. М. Простяков хмуро поник над метеосводками, наотрез отказавшись дать прогноз на сильный зюйдовый антициклон.

— Жаль, жаль, что сейчас не средние века,—улыбался О. Ю. Шмидт, — повесить такого предсказателя на реях нужно!

Вынужденное безделье, полная беспомощность перед силами Арктики, невозможность приложить свою энергию для спасения экспедиции, естественно, заставили многие головы потеть над проектами активного действия.

Один из таких проектов был предложен О. Ю. Шмидту энергичным радистом В. В. Иванюком.

По его замыслу, чтобы форсировать выход «Челюскина» из неподвижных льдов, необходимо прорыть канал направлением от судна к полосе ледохода, длиной в один километр. На это, по мнению Иванюка, при работе ста человек, потребуется восемь с третью суток.

Как ни заманчиво было это предложение, но О. Ю. Шмидт с математической точностью доказал его нереальность. Иванюк допустил ряд ошибок, считая, что до движущегося льда — один километр, а не два, как в действительности, и считая толщину льда в полметра, а не в семь метров, как это было на самом деле. Ждать проры-

тия канала нельзя, ибо первое же сжатие ледяных полей его уничтожит и аннулирует все труды, а продвигаться вперед по мере работы — тоже невозможно, ибо в этом случае пришлось бы держать котлы наготове, тратя колоссальное количество угля.

Проект провалился. И вот тогда-то в голове В. И. Воронина и зародилась блестящая мысль. Вечером было назначено экстренное общее собрание всего коллектива экспедиции.

О. Ю. Шмидт говорил коротко, по-деловому:

— Я собрал вас сегодня, чтобы ознакомить с планом работ, которые начинаются завтра. Как вам известно, ледоход на кромке попрежнему продолжается, не вовлекая нас в движение. Судно должно быть в полной боевой готовности, ибо возможно, что нас неожиданно также подхватит дрейф. Но сейчас «Челюскин» стоит параллельно кромке льда и, как вы хорошо знаете, он с трудом разворачивается во льдах. Отсюда вывод — надо, немедля ни минуты, повернуть судно в такое положение, при котором оно могло бы в любой момент итти. Аммонал приходится беречь — лед туго поддается взрывам. Поэтому я предлагаю использовать имеющуюся у нас рабочую силу для обколки льда вокруг судна, чтобы дать ему возможность развернуть свой нос в нужном направлении и начать действовать активно...

— Понимаете, что вам надо сделать? — острый испытывающий, упорный взгляд серых глаз.

— Понимаем, — гаркнула сотня глоток, — конечно, понимаем...

— Ряд товарищей, — продолжал О. Ю. Шмидт, — мне предложил фантастические проекты — рубить лед к кромке, не понимая, что эта титаническая работа невыполнима. Здесь же при настойчивой и дружной работе, я уверен, мы добьемся неплохих результатов. Работать будем побригадно, пока-что по восемь часов в сутки. Итак, товарищи, завтра начинаем аврал...

Гул одобрения пронесся по кают-компании: всем мучительно надоело вынужденное безделье.

Слово получил капитан. Он — в синем, плотно облегающем мощную поморскую грудь норвежском свитре, в руках нервно мнет кепку:

— Есть старая пословица, друзья: «Глаза пугаются, а руки все сделают». И это — правильно. Мы не собираемся ломать всю ледяную пустыню, но обязаны сделать все, чтобы дать судну возможность развернуться и попытаться итти к кромке. Пусть помнит каждый — шаг к кромке — шаг к победе. В прошлом году на «Сибирякове» положение было куда более серьезно. Помните? Поэтому я полагаю, что все, как один, с утра выйдем на работу, и мы победим — вылезем из ледяной петли, которую нам расставила стихия.

«Добьемся мы освобожденья своею собственной рукой», — подхватило сто голосов, и победный гимн пролетарской страны, вырвавшись в ледяные просторы, зазвучал, как клич, как вызов стихии.

И бой начался.

Вооруженный лопатами, кирками, баграми на лед вышел, как один, весь наличный состав экспедиции — от научного работника до кочегара и матроса. Разбившись на две бригады, начали обколку льда с левого борта у носа и с правого борта — у кормы судна.

Это была титаническая работа, не имевшая прецедента в истории полярных путешествий. Маленькие фигурки людей с примитивными орудиями в руках посягнули на ледяную пустыню. Это была великая дерзость, рискнуть на которую посмели люди, твердо верившие в свою силу и свой коллектив.

Каждый сантиметр поистине стального льда откалывали с огромным трудом, — буквально — потом и кровью: крепко и основательно вмерз «Челюскин» в ледяную броню.

В первую очередь сравняли с поверхностью поля гигантские, вздыбленные друг на друга торосы, окружавшие судно, а затем приступили к обколке льда.

Выколют двухметровую изумрудно-зеленую глыбу, при помощи специальных приспособлений оттащат в сторону, а снизу, с шумом, с шипением уже поднимаются новые. И так без конца. И думалось, что уже никогда нам не добраться до чистой воды.

У небольших полыней — горы ледяных, выгребаемых сетками осколков. Упряжки «лошадей», как мы звали перевозчиков льда, развозят этот бесконечный груз в стороны.

С каждым днем приобретались навыки, совершенствовалась работа. Жизнь заставила на практике изучить и найти наиболее правильный и рациональный способ добычи льда и быстрой выемки его из воды. Тонкого

матового льда, образовавшегося после перерыва работ, переставали бояться. По нему так же уверенно ходили и волокли тяжести, как по твердому и надежному грунту.

Проваливались и не раз в студеную воду. Не беда! Быстро переодевались и снова в аврал

Здоровая краснощекая «лошадь», матрос I класса, бывший сибиряковец, Саша Лесков уже обучает неопытных, как страгивать с места тяжелые, доверху нагруженные самодельные сани.

— Ты, дружок не рви сани сразу, не мучайся, это ни к чему. Видал, небось, как лошади страгивают? А как? Не прямо, а в сторону. Вот и учись у животного...

Покоритель воздушных пространств, летчик М. С. Бабушкин, в напоминание о специальности которого остался лишь желтый шлем, да авиабурки, демонстрирует воздушные петли, устроившись на кончике только что всплывшей, колеблющейся от движения льдины, вытаскивая сачком крутую кашу осколков.

Работали дружно и четко. Каждый прекрасно отдавал себе отчет в том, что от него зависит будущее. И научный работник-химичка П. Г. Лобза, не разгибаясь, не отдыхая, как машина, нагружала льдинами сани.

Только в момент перекурки взоры неизменно обращались вверх, к толстой трубе парохода, с колеблющейся струйкой черного дыма.

— Не переменился ли ветер, не перешел ли на южный? — день и ночь не оставляла эта мысль усталые головы.

— Э-э-эх, ребятки, опять норд-вест,— безнадежно махнув рукой, говорит П. Буйко, которому начальником острова Врангеля так и не было суждено стать.

Рук не опускать, сделать все, чтобы выполнить задание партии и правительства — пройти Северный морской путь без зимовки,—вот под каким лозунгом боролся коллектив челюскинцев в преддверьи наступающей зимы.

Но если бы и пришлось зазимовать, то весь состав с бодростью перенесет трудности полярной ночи, тем более, что судно хорошо снабжено продовольствием, топливом и имеет просторное помещение для всего персонала.

Короткий отдых за широким отвесным торосом, закрывающим ветер, — и опять за работу.

— Начина-а-а-ай... — гулко отдаваясь во льдах, несся приказ бригадира.

В день выхода «Сибирякова» на чистую воду за ужином угостили вином. Попробовали устроить нечто вроде вечера воспоминаний. Не удалось — все были разбитые, усталые и сонные. Веселиться не было желанья — «Челюскин» попрежнему был крепко впаян в тяжелые льды.

А утром, чуть свет — снова на лед, до позднего вечера. И так шесть долгих мучительных дней борьбы, полных надежд и веры в будущее.

Работа уже начинала давать реальные результаты. Впереди—на носу — и сзади — у кормы — засинели довольно широкие полыньи чистой воды.

Лед, благодаря невероятному упорству и трудолюбию, удалось все-таки вытащить на поверхность. Приобретенный во время работы опыт дал возможность механизировать процесс извлечения льда из воды. При помощи заведенных под лед стальных тросов люди вытягивали десятитонные горы льда, осторожно выкладывая на толстые поля.

— Так, так, ребята, вот это славно, — довольный, потирая руки, говорил капитан, наблюдая за работой,— теперь можно будет на-днях сделать попытку самостоятельно двинуться. Крепко сработали...

4 октября ветер изменил, наконец, свое направление на зюйд-вест. Перемена ветра немедленно отразилась и на ледовой обстановке. Спереди, сзади и с правого борта неожиданно появились огромные синие разводья, с массой водоплавающей птицы, не имевшей из-за сжатия льдов долгое время добычи.

Вскоре оказалось, что полыньи были лишь первыми ласточками, принесшими нам столько надежд.

Днем начался медленный дрейф всего огромного поля, а вместе с ним и «Челюскина» на восток. Итак, вынужденная стоянка закончилась, угроза зимовки, казалось, отпала.

— Рано сложили оружие, — мрачно ворчал штурман М. Г. Марков, — дрейф — это еще не показатель победы. Наша задача — во что бы то ни стало освободиться от навязанной нам природой льдины, иначе придется носиться с ней до бесконечности. А потому — аврал продолжать...

5 октября, в яркий солнечный день, как обычно шел аврал.

Старый полузанесенный снегом осколок—остров Колючин — мрачной тенью

чуть виднелся далеко позади. Попутный дрейф на три мили отнес «Челюскина» от места долгой стоянки. С правого борта, в легкой дымке тумана виден мыс Джинретлен, наша ближайшая цель по пути к чистой воде, к Берингову проливу. С гигантской силой ледяные поля своевольно развернули нос судна к берегу на целых 30 градусов.

Работалось хорошо, — каждый чувствовал, что назревают события, от которых решается судьба экспедиции. Шутки и песни, несшиеся над льдами, свидетельствовали, что челюскинцы на своих постах и дружно выдерживают бой с непосильным противником.

Около 12 часов дня под корму заложили две банки с аммоналом, чтобы уничтожить льдину, забравшуюся под киль судна. От сильного взрыва из-под кормы всплыли горы искрящегося льда, а от винта, по широкому белому полю, ринулась голубая изогнутая трещина.

И вдруг лед, окружавший «Челюскина», начал медленно отходить от бортов, и судно очутилось в большой полынье, окруженное со всех сторон чистой водой.

— Товарищи, да никак судно пошло, — раздался растерянно радостный крик.

На льду, где происходил аврал, поднялась суматоха: все спешили взобраться на палубу медленно двигавшегося судна. А льды расходились все шире. Последнюю группу работавших едва посадили на борт, подцепив их лебедкой.

— Урра, урра! — раздавались победные крики и снизу и сверху.

— Урра! — размахивая шапкой восторженно кричал капитан из высокой наблюдательной бочки, куда он уже успел забраться. — Садись, ребята, кому до Берингова пролива — довезу...

Радость была безграничной. Люди без дела, от переполненных чувств, опрометью со спардека бежали наверх, на бот-дек, выше—на капитанский мостик, летели обратно вниз, на полубак и, повиснув на реллингах, с жадностью смотрели на мутную рябь темнозеленой воды.

Немедленно подняли пары и начали самостоятельное продвижение вперед. Попробовали гудок — раздался сердитый шип — звука не было.

— Горло осипло от радости, — острил капитан.

Радостно было от тусклых звонков телеграфа, передающего распоряжения штурманов в машинное отделение, от бодрого, звонкого, как прежде, голоса капитана, от сознания, что мы не беспомощны, но энергично вылезаем из ледяной петли.

Точно помолодев, «Челюскин» настойчиво раздвигал глыбы своим широким носом, удачно форсировал перемычки и упорно шел туда, где чистая вода, где свобода.

Вдали сиротливо полоскался алый флажок, воткнутый в снег бригадой географа Я. Я. Гаккеля, да на льдах, где 13 суток шел ожесточенный аврал, точно оспа, остались следы отпечатков сотен трудовых ног.

В бою под Колючиным победили большевики.

Гибель „Челюскина"

13 февраля, в 13 часов 30 минут, в 155 милях от Чукотского побережья «Челюскин» был раздавлен гигантским, еще невиданным нами ранее сжатием ледяных полей.

Произошла самая тяжелая катастрофа, которую только можно было себе представить.

Ночью, в канун страшной аварии неистовствовал штормовый нордовый ветер. Разразилась дикая снежная пурга, какой еще никогда не бывало. Но все, кроме капитана и О. Ю. Шмидта, легли спать спокойными, привыкнув к столь частым тревогам.

Утром погода не изменилась. Вокруг беспомощного, зажатого льдами «Челюскина» попрежнему бушевал дикий ветер. Черное, мрачное, покрытое тяжелыми тучами небо едва видно из-за тумана.

Около часу дня ощутили крепкий толчок. В голове промелькнуло злое предположение:

— Где-то идет сильное сжатие. Может быть, и на этот раз пронесет мимо нас?..

Я, помню, сидел в насквозь продуваемой ветром каюте и строчил грустную телеграмму на материк о том, что у нас все попрежнему, что нового ничего нет, что живем все мечтами о близкой свободе, — как вдруг с треском распахнулась дверь и в каюту бомбой влетел раскрасневшийся, возбужденный до предела кинооператор Аркадий Шафран.

— Борис, беги скорее на лед,—на нас движется ледяной вал.

Схватив меховую шапку, второпях позабыв о шубе, вылетаю в коридор, зову художника Федю Решетникова, с

головой ушедшего в работу, и вместе с ним выбегаем на лед.

Перед глазами развернулась страшная картина.

В сорока метрах от носа «Челюскина» со стороны передней полыньи, уже совершенно уничтоженной, с невероятной силой двигалась, наступала огромная ледяная гора — дикий хаос ледяных нагромождений, больших — 3—4-метровой толщины — глыб. Воздух сотрясался от грома и треска. Глыбы легко, как сахарные куски, громоздились друг на друга, вырастая на наших глазах в высокую движущуюся гору.

Дул сильный семибалльный нордовый ветер. Пуржило. Мороз был более 30 градусов.

Тяжелые льды перекатывались, как гребни морских волн. Вскоре высота ледяного вала была уже за десять метров.

Пораженные, взволнованные невиданным зрелищем, мы стояли, как зачарованные, в 15 метрах от ледяного вала.

Ледяной вал все наступал, быстро увеличиваясь в размерах. В голове пронеслась страшная мысль:

— Если это чудовище дойдет до борта «Челюскина», тогда от судна ничего не останется. Никакие человеческие силы не смогут затормозить этот напор льдов.

— Вот этот старый торос будет препятствием, — указывая на огромную льдину полярного пака, стоящую поперек пути ледяного вала к «Челюскину», говорит Федя Решетников. — Эта льдина должна задержать ледяной вал.

Снова отчаянный треск и грохот, и торос, на который с надеждой указывал Федя, в момент развалился на отдельные синие куски.

С «Челюскина» — знакомый крик капитана, быстро донесенный до нас бешеным ветром:

— Все на борт... скорее...

Бросились назад. На носу — согнувшиеся от ветра фигуры О. Ю. Шмидта и В. И. Воронина, уже видящие близость катастрофы.

— Конец, — вспоминал потом капитан, — теперь все силы — на выгрузку.

Жизнь корабля измерялась часами...

С верхнего капитанского мостика я с ужасом видел, как вздувались, словно мыльные пузыри, от бешеного напора льдов, пучились толстые борта «Челюскина» и с грохотом, ужасающим треском лопались, обнажая огромные и широкие пасти разрывов.

«Все кончено, — пронеслось в голове, — «Челюскин» доживает последние минуты...»

Надо бежать на аврал по спасению и выносу на лед необходимого для существования имущества.

Спускаюсь вниз, пробегаю мимо радиорубки. Посередине каюты расставив широко ноги, чтобы удержать равновесие и противостоять ужасным толчкам, с наушниками, надетыми на голову и злыми глазами, стоит бледный, только что вскочивший с постели радист Э. Кренкель.

— Стой! — рычит он громовым басом, увидя меня, — подожди хоть секунду. Ведь я ничего не знаю, что творится там снаружи. Слышу — толчки, беготню, крики на палубах, ну, и решил, что происходит очередное сжатие. Сейчас же установил прямую связь с Людой Шрадер из Уэллена. Что ей говорить? Что у нас происходит — объясни мне скорее...

Быстро, волнуясь, я ему рассказал о разрыве льдом левого борта, где обшивка судна раскромсана на протяжении 15 метров.

— Ну, значит, сходим на лед, — мрачно констатировал Э. Кренкель. — Так и передам в Уэллен. Зови поскорее мою бригаду по спасению аварийной радиостанции и моих помощников — радистов Иванова и Иванюка.

Через несколько минут начался бешеный аврал. Все люди, заранее разбитые на бригады, были уже на своих постах. Сверху, из штурманской рубки, летели на лед спальные меховые мешки, малицы. Внизу, на корме перебрасывали тяжелые ящики с консервами, мешки с мукой, крупой, широкие круги сыра, бочки с бензином, керосином и нефтью, брезентовые палатки, будущие наши дома на дрейфующем льду.

Трех любимцев всего экипажа — поросят, успевших уже превратиться в тучных свиней, долго пытались вытолкнуть за борт на лед, чтобы живьем сохранить для будущего лагеря. Но — безуспешно. Свиньи настойчиво упирались, не желая сходить на дрейфующий лед. Пришлось срочно их заколоть, причем печник Березин, с трогательностью хорошей няни ухаживавший за ними весь долгий поход, наотрез отказался выполнить эту тяжелую для него операцию.

Пурга попрежнему с неуемной силой летела на смертельно раненого «Челюскина». Штормовой нордовый ветер и сильный мороз создали чрезвычайно тяжелые условия для работы. А люди, несмотря на стужу, были мокрыми от пота, ибо тяжелые ящики с продуктами пришлось таскать бегом.

На наше счастье, сжатие, раздавившее «Челюскина» и разорвавшее его левый борт, фактически решившее его участь, в тот же момент прекратилось. Лед перестал давить судно. Но вместе с тем не начался и отжим, при котором судно немедленно ушло бы на дно.

Сжав, стиснув в своих крепких об'ятиях несчастное судно, льды не отпускали «Челюскина» в течение двух часов, дав тем самым полную возможность экспедиции обеспечить себя всем необходимым.

«Уэллен. Хворостянскому, — гласила первая радиограмма О. Ю. Шмидта, сообщавшая о катастрофе, — «Челюскин» медленно погружается в воду. Кроме машины и кочегарки, уже залитых, прибывает вода в первом и во втором номерах трюмов. Выгрузка идет усиленно. Двухмесячный запас продовольствия для всего состава выгружен. Стараемся успеть еще выгрузить. По окончании пошлите копию моих телеграмм в Москву, в Совет народных комиссаров тов. Куйбышеву и в Главное управление Северного морского пути тов. Иоффе».

Вскоре вода хлынула в машинное отделение. Пробив борт, льды сдвинули находившийся под паром котел, сорвали трубопроводы, идущие к спасательной насосной системе, и перекосили клапаны. Этот удар, сорвавший трубопроводы, невольно сыграл нам на руку, ибо исключил возможность взрыва котла, давление в котором успели поднять до 7 атмосфер. Пар улетучился сам, быстро выйдя через многочисленные разрывы.

Кочегары Вася Громов и Боря Кукушкин в момент сжатия были в машинном отделении. На их глазах смяло холодильник, опреснитель и завалило вход за котлы. К счастью, там в этот момент никого не было.

По левому борту нижней палубы, там, где помещалась команда, сжатием разорвало стены кают. Открылись огромные пасти разрывов, и на постели, на столики повалил густой снег.

По распоряжению капитана, старший помощник С. В. Гудин и инженер П. Г. Расс топорами обрубили канаты, связывавшие бревна, доски и лес, лежавший на палубе, приготовленный для строительства дома на острове Врангеля. Это блестящее мероприятие обеспечило весь состав экспедиции на все время пребывания в лагере Шмидта топливом, ибо когда «Челюскин» пошел ко дну, то весь лес всплыл на поверхность образовавшейся на месте гибели судна полыньи.

Судно медленно погружалось в воду, делая сильный крен на нос.

На палубе продолжался аврал. Конвейером передаваемая по рукам плыла на лед бесконечная вереница продуктов, которые снизу, из трюма, подавали, стоящие по колено в воде, завхоз Б. Могилевач и его помощник А. Канцин.

Успели сгрузить весь запас продовольствия, находившийся на корме, много ящиков из трюма, вытащили на лед несколько десятков мешков с углем, чугунные печи и, пробежав по каютам, забрали матрацы и одеяла.

Весь выгруженный на лед запас продовольствия и теплой одежды старательно оттащили подальше от гибнущего судна, боясь, что в момент ухода на дно «Челюскин» своими широкими боками обломает вокруг себя лед, поднимет волну, которая смоет все наши ценности.

Минут за пятнадцать до гибели судна Э. Кренкель успел сообщить в Уэллен, что судно уходит на дно, а весь состав экспедиции — на лед. К этому времени общими усилиями удалось стащить с борта и самолет М. С. Бабушкина. Это произошло уже тогда, когда нос парохода был вровень со льдом.

Только один челюскинец не участвовал в общем аврале — кинооператор А. Шафран. Еще заранее ему было приказано О. Ю. Шмидтом заснять все моменты гибели судна. Расставив треногу на высоком холме, с трудом вертел он ручку аппарата, едва поворачивавшуюся из-за мороза.

— У меня даже рука онемела, — вспоминал он потом. — Чувствую, что верчу с недостаточной скоростью, что на экране получится замедленная с'емка, а сделать ничего не могу — сил нехватает. А тут еще случилось несчастье, от которого волосы на голове стали дыбом. У меня окончилась кассета пленки. Перезаряжаю, а в голове жуткая мысль: «От мороза касс-

та не влезет в аппарат». С огромным трудом мне все-таки удалось ее втиснуть и таким образом заснять все этапы гибели судна...

Посредине радиорубки, широко расставив ноги, в наушниках, одетых на голову, стоял Эрнест Кренкель, командуя, что выносить в первую очередь. Торопливо расспрашивал он о том, что творится снаружи, ибо отойти от аппарата ему нельзя.

Жена зимовщика острова Врангеля Д. И. Васильева, по уговору с мужем, отправившимся на общий аврал, приготовила ребенка — пятимесячную Карину и необходимые вещи к сходу на лед и ждала супруга, который вернется и поможет сойти ей на лед.

Но в пылу авральной работы, в жаркой беготне с тяжелыми ящиками Васильев совершенно забыл о жене и ребенке.

Случайно, уже не задолго до гибели судна — гидробиолог П. П. Ширшов, вспомнив, что в каюте забыл свой дневник, вернулся на судно и, пробегая по коридору, был ошеломлен следующим зрелищем.

В каюте спокойно, как ни в чем не бывало, тихо расхаживала Д. И. Васильева, убаюкивая уже одетого в меховую шубку ребенка.

— Дора, — возбужденно закричал П. П. Ширшов, — что ж вы не выходите на лед, ведь судно-то гибнет, уже низко сидит в воде. Машина и трюмы давно затоплены...

Д. И. Васильева с удивлением посмотрела на него и невозмутимо ответила:

— Во-первых, мне неизвестно, что творится снаружи, а во-вторых, мой муж ведь обещал за нами притти.

Словом, Ширшову пришлось позабыть о своем дневнике и срочно вытаскивать эту мужественную женщину с ребенком на лед.

— А я позабыл,—смущенно оправдывался муж, — уж очень работа была горячая...

В быстро сгущающихся сумерках «Челюскин» все глубже уходил в воду, делая резкий крен на нос и сильно задирая корму вверх.

За несколько минут до погружения матрос А. Лесков побежал на судно, чтобы спасти чайники и ложки. Он влетел в верхнюю кают-компанию, выбил дверь буфета и, нагрузившись разным добром, хотел уходить обратно, как в комнату хлынула вода.

Проломив дверь каюты О. Ю. Шмидта, промочив валенки, шлепая по воде, Лесков бурей выскочил через окно на палубу и перемахнул через борт.

Сын печника Березина в последний момент спустился в твиндек, чтобы вытащить матрацы. Все помещение было уже залито водой. Пробираться ему пришлось по столам и койкам. Забрав два матраца, он побежал к выходу и, не утерпев, в последний раз оглянулся.

— В твиндеке горели две коптилки, — рассказывал он потом. — Жалко мне стало отсюда уходить. Прощай, теплая фатера! — сказал я и полез по лестнице наверх.

Паники не было никакой. Все дружно делали общее дело, стараясь как можно больше сгрузить на лед, чтобы обеспечить себе существование в будущем лагере.

И все же много странных случаев было в последние минуты перед гибелью судна. Вместо того, чтобы например быстро разбить стекло в каюте и выбросить чемодан с личными вещами, челюскинцы, удивляясь потом сами своей жалости, не решались ломать инвентарь, хотя через полчаса от надпалубных построек ничего не осталось.

Штурман М. Г. Марков впоследствии рассказывал, как он в последние минуты перед гибелью судна вспомнил, что внизу в его каюте в шкафу висит новенький форменный китель.

— Потеряв голову, не соображая, — рассказывал Марков, — я бросился в каюту, шлепал по воде, промочил ноги, но все же извлек свой любимый костюм. Поднявшись наверх, я вспомнил, что в лагере нечего будет читать. И что бы вы думали? — опять полетел вниз. Схватил впопыхах третий том Шолохова «Тихий Дон» и, точно совершив важнейшее дело, успокоенный выскочил наверх. Чудно, честное слово чудно!.. Неужели мне нужно было из-за книги рисковать своей жизнью?

На палубе молодой матрос В. Синцов промеряет балластные.

— Батюшки! — испуганно вскрикивает он, вытягивая длинный шнур и замечая, что он целиком мокрый, — Владимир Иванович, балластные уже полны водой...

— Все на лед! — раздалась громкая команда В. И. Воронина.

Очень высоко пришлось прыгать машинисту В. Бармину и кочегару В. Паршинскому, находившимся на высоко задравшейся корме.

Быстро спрыгнул капитан на лед,

но упал, запутавшись в длинном овчинном тулупе, а огромное толстое бревно, сорвавшееся с палубы, полетело за ним, крепко ударив по боку. Мгновенно подоспевшие товарищи оттащили его в сторону. Сошел на лед и начальник экспедиции, сошел спокойно, не торопясь, точно совершая свою обычную прогулку.

На корме среди груды наваленных ящиков виднелась лишь фигура завхоза Бориса Могилевича.

Как потом оказалось, работая в трюме, стараясь как можно больше выбросить продуктов на лед, он не заметил, как в трюм просочилась вода. Быстро сняв промокшие валенки, он надел новые сапоги со скользкой, еще не ношенной подошвой и выбежал наверх.

Мы, стоявшие в 20 метрах от гибнущего судна, видели, как суетился и бегал по палубе Борис Могилевич, разыскивая место, откуда ему было бы удобнее спрыгнуть на лед. Он несколько раз пытался поставить ногу на край борта, но из-за сильного крена судна и новой подошвы сапог, ноги его скользили.

— Прыгай, Борис, прыгай!—кричали ему снизу.

Надо было прыгнуть во что бы то ни стало. Прыжок был бы последним шансом спасти свою жизнь. Ведь прыгали же капитан, Паршинский и машинист Бармин с большой высоты, и все обошлось благополучно, ибо ледяной покров—в толстой пелене снега, которая самортизирует удар об лед. Но Борис, видимо, растерялся.

В это мгновение произошло самое страшное.

С шумом и грохотом ворвался бешеный поток воды в передние трюмы. Мгновенно «Челюскин» сделал резкий крен на нос, высоко вверх задрал широкую корму, обнажив на момент руль и лопасти винта.

Бочки с бензином и нефтью, находившиеся на корме, по инерции полетели по крутому наклону вниз, и мы с ужасом увидали, как они налетели на одинокую фигурку нашего товарища, видимо, сломали ему ноги, ибо Борис как-то резко осел. На секунду в тумане беспомощно мелькнула вытянутая вверх его рука — и пропала... Бориса Могилевича мы больше не видели...

В 3 часа 50 минут гигантский густой черный столб угольной пыли ринулся из затопленных трюмов в морозный воздух. Со страшным грохотом ломали ледяные глыбы надпалубные постройки быстро уходящего в воду «Челюскина».

Свистела пурга. Вечерние сумерки сгустились над погибающим судном, а 103 человека стояли на льду, с ужасом наблюдая последнюю агонию любимого судна — не в силах приостановить катастрофу.

Она произошла в Чукотском море на 68° 16′ северной широты и 172° 51′ западной долготы.

— Дальше от судна — сейчас будет водоворот! — крикнул кто-то в мороз.

Все отбежали от клокочущего ледяного варева, перемешанного с остатками бревен.

Быстро пересчитали людей. Все уже знали, — одного нехватало.

Семибалльный нордовый ветер, вздымая тучи снежной пыли, пургой летел по Чукотскому морю. У полыньи, где только что разыгрался финал полярной трагедии, в гнетущем молчании все еще стояли люди, оставшиеся без крова.

Всего лишь несколько минут тому назад, вот здесь, совсем рядом стоял родной, любимый красавец «Челюскин».

А сейчас — «сейчас место — гарное, точно после пожара деревни», как констатировал помрачневший печник дядя Митя Березин.

Брезентовая палатка физика И. Г. Факидова — его лаборатория для наблюдений за движением ледяных полей — оказалась первым приютом для детишек и женщин. Палатка в первую ночь не отапливалась. В ней был жуткий, пронизывающий мороз, который тщетно пытался смягчить крошечный примус. Стало темнеть. Свинцовые облака черной занавесью накрыли Чукотское море.

В первую ночь мы были предоставлены самим себе. Все зависело от собственной инициативы и изобретательности.

Как-то неожиданно, без предварительного сговора подобралась группа будущих сожителей — географ Я. Я. Гаккель, гидрограф П. К. Хмызников, кинооператор А. М. Шафран, художник Ф. П. Решетников, гидробиолог П. П. Ширшов, писатель С. А. Семенов и я, приступивших к сооружению первого дома на дрейфующем льду.

Так же стихийно об'единились палуб-

ные матросы, кочегары, строительные рабочие и колонисты острова Врангеля. Капитан В. И. Воронин устроился со своими штурманами, а О. Ю. Шмидт — один, в своей крошечной одноместной палаточке, когда-то привезенной им с Альп, из Швейцарии.

Долго выбирали место для новостройки, бурно обсуждали вопрос, где лед должен быть понадежнее, крепче, и, не найдя точного ответа на эти сложные вопросы, решили раскинуть наш маленький, насквозь продуваемый ветром домик невдалеке от палатки И. Г. Факидова.

— Никто ведь, друзья, не сможет предсказать, где пройдет капризная трещина, — убеждал гидрограф П. К. Хмызников. — Ставьте палатку в любом месте...

Кругом нас шла оживленная работа. Люди спешили создать себе первый ночлег.

Быстрее всех установили палатку опытные строители. В первую же ночь на льду у них, у первых и единственных в лагере, гостеприимно дымил камелек.

В стороне от палаток, ближе к Майне, где погиб «Челюскин», новый заведующий хозяйством, А. А. Канцин, при помощи Саши Погосова и Виктора Гуревича, начал организовывать продовольственный и ширпотребовский склады; они устанавливали ящики, закрывавшие их от ветра.

Спать им совсем не пришлось, ибо всю ночь они раздавали жителям лагеря теплую одежду, спальные мешки и продукты. Особенно тяжело пришлось А. А. Канцину. Во время аврала по сгрузке продовольствия на лед ему случайно разбил глаз консервной банкой П. Буйко. Глаз залило мгновенно застывшей на морозе кровью. Кое-как перевязав грязной, подвернувшейся под руку тряпкой, он неутомимо всю ночь напролет работал, обеспечив весь лагерь, хоть и холодным, но ужином из мясных консервов и галет, и заснул, обессилев, меж ящиков.

С установкой палатки мы долго возились. Деревянные колышки приходилось вбивать в многолетний полярный, твердый, как сталь, лед. Попрежнему бушевала пурга, выхлестывая из рук концы брезентовых полотнищ, которые мы пытались веревками закрепить. Люди были мокрыми от пота, обильно смочившего теплое шерстяное белье. Ведь два долгих часа, показавшихся короткой минутой, весь состав экспедиции провел в бешеной работе по выгрузке продовольствия на лед.

Окончательно измотавшись, кое-как натянули палатку и с радостью полезли внутрь, уминая коленями пушистый ковер снежного пола.

Не успели вытянуть уставшие ноги, как у входа в палатку показалась огромная тень и тут же послышался бас Э. Кренкеля.

— Ребята, я без палатки. Может, уступите уголочек? Радиоаппарат здесь поставлю. Я вас сильно не стесню...

— Конечно, конечно, Эрнест, залезай! Может быть, помочь принести приемник и аккумуляторы?

Через пару минут при тусклом мерцающем свете фонарика «летучей мыши», в самом углу первого дома на дрейфующем льду открылась аварийная радиостанция. Снаружи, путаясь в темноте, возились радисты С. Иванов и В. Иванюк, устанавливая мачту.

Кто-то сбегал за теплыми—из оленьего меха — малицами, длинношерстными спальными мешками. Быстро закутались в меха, ибо холод уже начал пронизывать тело, и превратились в доморощенных чукчей с пушистыми капюшонами на головах. Погрызли жестких галет, поковыряли банки застывших мясных консервов. А когда по телу разлилась живительная теплота, то тут как-то сразу, точно по сигналу, начались бесконечные воспоминания. Перебивая друг друга, каждый с жаром старался рассказать о каком-нибудь моменте выгрузки или гибели судна, свидетелем которого ему пришлось быть.

— Вбегаю на верхний мостик, — горячился один, — гляжу, напирающий на судно ледяной вал рвет левый борт. Вы понимаете, ребята, железная обшивка парохода под гигантским напором тысячетонных масс вздувалась, пучилась и с грохотом лопалась так легко, как мыльные пузыри.

— А слышали, как штурман Б. Виноградов и матрос А. Миронов узнали об аварии? В момент, когда ледяной вал наступал на «Челюскина», они с жаром разыгрывали шахматный турнир в нижней каюте Миронова. Раздался страшный грохот и треск. Судно, ощутив сильный удар, затряслось. Штурман Б. Виноградов рвется наверх, а увлекшийся азартный Миронов, потеряв рассудок, кричит: «Шах. Сдавайся, тогда и уходи!» А толчки все продолжались с прежней силой. Наконец

Б. Виноградов не вытерпел, сдался и быстро выбежал наверх.

— Я побежал в свою каюту, — рассказывает гидрограф П. К. Хмызников, — чтобы забрать научные материалы — карты наших работ, наблюдений и инструменты для обсервации. Второпях под руку лезли всякие мелочи, в роде трубки, бритвы, носовых платков, которые я со злостью отбрасывал в сторону. Наконец нашел самое важное — секстант, хронометр, два батометра и вертушку Экмана. Таким образом у нас в лагере есть небольшой, но самый необходимый инструментарий для производства научных работ.

— Друзья, а вы слышали, как дядя Митя Березин реагировал на катастрофу? — говорит Федя Решетников.— Как только судно скрылось в пучине, он снял шапку и заявил: «Ну, вот, хорошо, теперь, значит — мы ближе к земле». Хотел я ему сказать, что, дядя Митя, мы теперь ближе не к земле, а к воде. Ну, да расстраивать его не хотелось...

— Да бросьте вы, черти,—перебивает громовый бас Э. Кренкеля, успевшего к этому времени засветить лампочки приемника, согнувшегося над аппаратурой. — Видите, небось, человек слушает...

Минута гробового молчания, и вдруг безумный радостный крик:

— Ребята, урра! Материк слышу...

Все напряженно всматриваются в его каменное, ничего не выражающее лицо с надеждой разгадать, что он там слышит. Резким движением включив ток, Э. Кренкель начинает нервно выстукивать свои позывные:

— RAEM... RAEM...

а затем чьи-то, видимо, Уэллена, позывные сигналы. Резко обрывает работу и снова с напряжением слушает.

Секунды тянутся медленно, медленно.

— Ну, как, отвечают? — не удерживается кто-то.

— Нет, — безнадежно махнув рукой, говорит Э. Кренкель. — Повидимому, они меня не слышат. Значит у нас что-то не в порядке.

Чтобы не мешать Кренкелю, в палатке разговор идет шопотом, а еще больше — выразительными жестами.

— Проклятье, — волнуется Э. Кренкель, выключивший приемник, со злостью швырнувши наушники в угол палатки, — я великолепно слышу, как вызывают нас и переговариваются между собой Уэллен, мыс Северный и Медвежьи острова. А ответ мой принять они не в состоянии. Прямо обидно становится...

— Товарищи, — вдруг оживляется он, — на Уэллене уже создана чрезвычайная тройка по нашему спасению. Слышали?

Палатка возбуждена до предела. Все поражены быстротой, с какой организуется нам помощь. И сразу стало как-то спокойнее и увереннее. Республика нас не покинет, не бросит на произвол судьбы в дрейфующих льдах Чукотского моря.

Не радовался только Э. Кренкель. Он, попрежнему брюзжа, ползал среди аккумуляторов в поисках причин неполадок.

Вытянув ноги, по шею закутавшись в спальный мешок, подложив под голову заспинный мешок с двумя парами запасного белья, пробую уснуть.

Вспоминаю «пророка» физика И. Г. Факидова. Благодаря своим приборам, он лучше других знал истинное состояние корпуса «Челюскина». Еще раньше, во время не очень сильных сжатий, он видел, что напряжение металла — на пределе. Отсюда у него и была такая уверенность в неизбежности катастрофы. Установив на стрингере стальную проволочку, он специальным прибором определил силу давления льда — 1 800 000 килограммов на квадратный сантиметр металла в то время, как давление в 2 миллиона килограммов — это предел для металла. Таким образом даже при слабом сжатии хрупкий металл был в максимальном напряжении. Поэтому-то он и был большим скептиком в оценке боеспособности нашего судна. О своих наблюдениях и о страшных выводах Факидов рассказывал в свое время начальнику экспедиции. Отто Юльевич с вниманием и интересом выслушал ученого, пожал неопределенно плечами и... ничего не сказал. Да и что говорить? Помочь этому горю у нас не было сил.

Всю ночь в полотнища палатки со злостью барабанил дикий порывистый ветер, продувая ее насквозь, но, утомившись на тяжелом аврале, все спали богатырским сном.

Все обитатели спали на снежном полу в малицах, с надвинутыми на голову капюшонами, с ногами в валенках.

Утром, нехотя, медленно высовывали люди свои заспанные лица из малиц, с удивлением замечая, что Эрнест Кренкель, видимо, уже давно возится с радио.

Географ Я. Я. Гаккель, заснувший прислонившись спиной к брезенту палатки, за ночь примерз и, очнувшись на утро, вынужден был снять свою ватную куртку, чтобы освободиться от неожиданного плена. Он долго пыхтел над тем, чтобы оторвать куртку от примерзшего к ней брезента.

Посуды для кипячения воды не было. С жадностью голодных зверей все набросились на застывшие мясные консервы, галеты, и, закусив, вышли на воздух.

Жизнь в лагере Шмидта вступила в свою будничную колею.

Начались трудовые дни

Серой пасмурной погодой, штормовым нордовым ветром с пургой встретила Арктика первый день лагеря Шмидта. Проснувшись на рассвете, люди начали создавать уют. Подтягивали полотнища палаток, раздобыли случайно спасенные с судна предметы обихода — кружки, ножи, чайники, матрацы, ведра, камельки и т. д.

У продовольственного склада — очередь. Завхоз А. Канцин выдает утренний паек, меховую одежду и смену теплого белья.

Чтобы спастись от крепкого ветра, насквозь продувающего тонкий брезент палаток, люди завалили комьями снега внешние стенки.

Невдалеке от нашей палатки старик-повар, ехавший зимовать на о. Врангеля — дядя Саша Зверев, в грязной малице и огромных рукавицах, большим длинным ножом ловко раскалывает надвое жестянные банки застывших мясных консервов. Сегодня он, к удивлению коллектива, намерен всех угостить горячим обедом.

Его помощник повар Ф. Сергеев уже кипятит воду в спасенном чугунном котле, подвешенном над ярким костром на треножнике. Сильный ветер раскидывает и тушит пламя, гоня волны дыма на лагерь. Широкоплечий гигант матрос Гриша Дурасов, потеряв свою основную специальность старшего матроса корабля, неожиданно стал дровоколом, разбивая топором толстые поленья дров, всплывших в полынье, где вчера погиб «Челюскин».

Крошечная Алла Буйко под руководством своей мамаши, закутанная в нескладный балахон малицы, совершает свою первую прогулку на дрейфующем льду, в специально сделанных плотниками саночках. Ее крошечная мордашка покраснела от ветра, глазенки быстро перебегают от силуэта невиданной еще палатки к знакомому и добродушному лицу матроса Саши Лескова.

Счастливый ребенок, — он не понимает, в какую тяжелую и рискованную историю он попал, сколько новых забот, тревог и волнений за свое здоровье он доставил родителям.

Нашей группе пришлось сооружать новую палатку, ибо в старой было постановлено открыть радиостанцию лагеря. Там же впоследствии поселился и О. Ю. Шмидт, чтобы быть в курсе всех переговоров с материком.

К полудню из радиопалатки высунулось довольное и радостное лицо Э. Кренкеля.

— Все в порядке, — обрадовал он нас, — неполадки в радио найдены. Оказалось, что основной причиной односторонней связи, которая была вчера, было неправильное заземление. Эту ошибку мы уже исправили. Связь с берегом, товарищи, установлена. Теперь ждите новостей.

В 4 часа 30 минут из лагеря Шмидта полетела первая радиограмма:

«Москва. Совет народных комиссаров. Куйбышеву. Копия Главному управлению Северного морского пути Иоффе. Копия ТАСС, Роста и «Известия».

13 февраля в 15 часов 30 минут «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов. Уже предыдущая ночь была тревожной, вследствие частых сжатий и сильного торошения льда.

13 февраля в 13 часов 30 минут внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении от носового трюма до машинного и котельного отделений. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи. Уже через два часа — все было кончено. За эти два часа организованно, без единого проявления паники, выгружен на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, а также самолет и радио.

Выгрузка продолжалась до момента, когда нос уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли последними за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, завхоз тов. Могилевич был придавлен бревном, увлечен в воду, погиб. Остальные невредимы и здоровы. Живем в па-

латках. У каждого есть спальный мешок и меховая одежда.

Просим родных не беспокоиться, не посылать запросов, так как мы экономим аккумуляторы и не можем давать частных телеграмм. Связались с радиостанциями Уэллена и мыса Северного, откуда будет организована помощь самолетами и собаками. Настроение у всех бодрое. Заверяем правительство, что это несчастье не остановит нас в работе по экономическому освоению Арктики и проложению Северного морского пути.

О. Шмидт».

Днем начались авральные работы, продолжавшиеся вплоть до последнего дня существования лагеря Шмидта.

Лес, бревна и доски, предназначавшиеся для постройки дома на острове Врангеля, лежавшие на полубаке «Челюскина», перед гибелью судна были освобождены от связывавших их канатов. В результате — огромная масса лесоматериала всплыла на поверхность полыньи, перемешалась и быстро смерзлась с осколками льдин.

Для нас, людей, находившихся на дрейфующем льду, всплывший лес был огромной ценностью — единственной возможностью просуществовать в Арктике зимой в тепле. Вместе с лесом на поверхность полыньи всплыли также бочки с бензином, керосином, нефтью, ящики спичек и консервов.

В работе по выколке всплывших ценностей принял участие весь коллектив, за исключением рабочих-строителей, которые по распоряжению начальника экспедиции приступили к сооружению барака — первого деревянного дома на дрейфующем льду. Мысль о постройке барака пришла в голову неутомимому Отто Юльевичу. Осунувшийся, бледный, чувствуя на себе колоссальную ответственность за жизнь и судьбу 103 человек, он с огромной энергией и настойчивостью принялся создавать жизнь на маленьком пловучем островке Республики Советов.

И здесь, вдали от берегов материка, в тяжелых условиях полярного дрейфа Отто Юльевич показал себя исключительным организатором, человеком высшей воли, упорства и энергии. Вокруг него сплотился весь коллектив — от матроса, кочегара и повара до ученого, инженера и штурмана. Отто Юльевич Шмидт пользовался исключительной любовью и имел неограниченный авторитет. И огромную роль в этом сыграли его всегда строго разумные и проверенные распоряжения.

Прекрасным мероприятием О. Ю. Шмидта было распоряжение утопить весь спирт и вино на «Челюскине» и строгое запрещение не выносить на лед ни одного литра. Это было правильно уже потому, что в момент острого напряжения нервов рюмка спирта могла нарушить строго установившуюся дисциплину и создать нежелательные инциденты, которых не должно было быть в лагере Шмидта.

Если коллектив челюскинцев показал образцы выдержанности и работоспособности во время двухмесячного пребывания на дрейфующем льду, то основная заслуга в этой победе принадлежит нашему любимому начальнику, сумевшему сорганизовать, сплотить коллектив, установить в нем строгую дисциплину и товарищество.

Разбившись на бригады, все приступили к вытаскиванию бревен из застывшей полыньи. Одни случайно спасенным инструментарием выкалывали вмерзшие в лед доски и бревна, другие же оттаскивали их в сторону, укладывая на более надежную льдину.

За день работы выросла большая гора бревен и досок, из которых энергичные плотники, под руководством инженера-строителя В. А. Ремова, уже успели соорудить фундамент будущего барака.

Никого не узнать. Все — в длиннополых меховых малицах, с надвинутыми на голову капюшонами, совершенно скрывающими знакомые лица. Приходится подходить вплотную, приглядываться, чтобы узнать, например, курносого кочегара Борю Кукушкина.

Вечером в густых сумерках, под аккомпанемент завываний дикого ветра на воздухе, у палаток открылся первый летучий митинг лагеря Шмидта.

Окружив плотным кольцом своего дорогого начальника, закрывая лица от порывов студеного ветра руками, жадно ловил его слова весь коллектив.

О. Ю. Шмидт зачитал телеграмму, только что полученную из Уэллена, сообщавшую о том, что на берегу организована чрезвычайная тройка по нашему спасению, мобилизован весь собачий транспорт и что в ближайшие дни к нам предполагает отправиться санная партия.

— Я им ответил следующей радиограммой, — еле удерживая в руках вырываемый ветром клочок бумаги, гово-

рит О. Ю. Шмидт.—На льду 103 человека. Этим определяется и размер спасательной операции. Глубоко ценю вашу готовность немедленно организовать нам помощь. Благодарю райком партии и всех участников. Так как самолета еще нет, а наш старый аэродром может поломать, то, повидимому, наиболее реальная помощь будет собачьими нартами, которые вы и начали готовить.

Напоминаю только о необходимости взять с собою навигатора или геодезиста с секстантом и хронометром для определения пути, ибо ваша операция будет очень трудной. Надо сразу же мобилизовать возможно большее количество нарт. Лучше выступить позже, но с пятьюдесятью нартами, чтобы закончить все дело разом. Наши люди, конечно, пойдут пешком, а не на нартах. Везти придется продовольствие, палатки — одну на десять человек, спальные мешки—один на двух человек, а также женщин, детей и больных. Мы живем хорошо и будем терпеливо вас ждать, но ледяная стихия остается стихией...

Речь Отто Юльевича, бодрая, сильная, подняла настроение всего коллектива.

— Не унывать, — убеждал О. Ю. Шмидт, — в нашем лагере не должно быть места мрачным мыслям. Пусть каждый знает и помнит, что республика сделает все для нашего спасения и возвращения на дорогую родину.

До позднего вечера сидели в палатках, подкидывали уголь в камельки и мечтали, мечтали о том далеком, но обязательно светлом будущем, которое нас ожидает впереди.

Захожу в радиопалатку к Э. Кренкелю. Свободный от вахты, он кейфует, распластавшись на матраце, покуривая наивонючие папиросы в мире под громким названием «Блюминг».

— Присаживайся, — приветливо басит он, — как жизнь?..

Расспрашиваю о радионовостях, которых пока еще совсем мало, обсуждаем перспективы спасения, причем у Кренкеля, как и у всего коллектива, я почувствовал огромную веру в помощь правительства.

— Ты знаешь,—сказал он мне,—сигнал бедствия—SOS—мы с «Челюскина» так и не дали. Мы не наполняли эфир паническими выкриками. В спокойном тоне О. Ю. Шмидт сообщил правительству о нашем тяжелом положении и — все.

И он рассказал, что сигнал SOS «save our ship» — по-английски значит: «Спасите наш корабль», но впоследствии эти буквы стали расшифровывать по иному: «save our souls» или «Спасите наши души». Международный закон обязывает судно любой национальности, услышавшее этот сигнал, немедленно бросить свою основную работу и итти на помощь. За границей пароходные компании на несчастьи других выколачивают огромные деньги. Существуют даже специальные спасательные общества, пароходы которых всегда стоят наготове, а радисты следят за эфиром, чтобы первыми поймать сигнал бедствия. Как только такой сигнал получен, спасательные суда немедленно бросаются в море к гибнущему судну, начиная по радио торговаться о ценах за помощь. Этот гнусный торг продолжается до тех пор, пока не будет заключен договор. Если же обе стороны в условиях не сойдутся, тогда погибай или спасайся своими средствами. На помощь никто не придет.

— К счастью, мы живем не в капиталистической стране, — улыбается Э. Кренкель, — торговаться нам не придется. Правительство не бросит нас на дрейфующих льдах и окажет нам помощь...

В эту же ночь гидрограф П. К. Хмызников по звездам определил координаты места гибели «Челюскина» и нахождение лагеря Шмидта.

— 68° 18′ северной широты и 172° 50′ западной долготы.

Точка лагеря Шмидта была нанесена на карты северного полушария мира.

Дни потянулись...

С утра снова работали по выкалыванию и оттаскиванию всплывших в полынье бревен и бочек. На лесном складу, как мы наименовали то место, куда складывали наши ценности, уже целая гора — запас топлива и стройматериалов, которых нам хватит до прибытия помощи.

Строящийся барак заметно вырос в своих размерах. Сюда, заявил начальник, он намерен поселить женщин, детей и наиболее слабых челюскинцев.

Забежавший к нам в палатку Э. Кренкель сообщил новости: с мыса Северного к нам на помощь бросаются еще 30 нарт. Таким образом в спасении будут участвовать 70 собачьих упряжек. 21 февраля все собаки ожидаются на мысе Онман, откуда двинутся во льды.

Но самой замечательной новостью было сообщение о том, что в Москве,

под председательством В. В. Куйбышева, еще 14 февраля, т. е. на другой день после гибели «Челюскина», была организована правительственная комиссия по нашему спасению. Москва распорядилась создать на Чукотском полуострове чрезвычайную комиссию по спасению под председательством начальника радиостанции мыса Северного тов. Петрова. Все полярные радиостанции немедленно ввели круглосуточные дежурства для приема наших радиограмм.

Эти известия сильно подняли настроение всего коллектива.

За время работ на полынье, где затонул «Челюскин», мы успели извлечь 8 мешков муки, 10 ящиков спичек, пол-бочки помидоров, 3,5 тонны керосина, 4 бочки нефти, 10 бочек бензина, 1 бочку газовой смолы, 9 бочек цилиндрового масла, ящик цейлонского чая и 15 кубометров дров, не считая огромного количества бревен и досок. «Челюскин» и после своей гибели оказался нашим верным другом.

Прекрасно проведенный коллективом аврал по выносу продуктов на лед, по словам О. Ю. Шмидта, обеспечил весь лагерь на два с половиной месяца.

Учет продовольствия, как официально доложил завхоз А. Канцин начальнику, дал следующие цифры: галет — 50 ящиков, мясных консервов—50 ящиков, масла сливочного — 19 ящиков и 2 боченка, муки—16 мешков, сахару—2 мешка, крупы—3,5 мешка, папирос—3 ящика, сгущенного молока—1 000 банок, рыбных консервов—5 ящиков, сыра—2 ящика, сухих овощей—12 мешков, шоколаду пол-ящика и 3 свиных туши.

Несколько туго обстояло дело с солью, но во всяком случае мы обладали таким значительным запасом продовольствия, который обеспечивал жителей лагеря на долгий период. А полынья оказалась неисчерпаемым кладезем сокровищ, столь необходимых нам в условиях жизни на дрейфующем льду.

На третий день существования лагеря Шмидта блестящим упорством и трудолюбием строителей был закончен постройкой барак. Это был огромный деревянный сруб, рассчитанный на 50 человек, шириной в 6 метров, длиной в 15 метров и высотой в 1,8 метра.

Во избежание суматохи, возможной при внезапном ночном сжатии ледяных полей, в бараке сделали две двери в разные стороны. Плоскую крышу покрыли слоем толстого брезента и прибили к настилу деревянными рейками. В стенах сделали три окна, приспособив вместо стекол пятилитровые медицинские бутыли, великолепно пропускавшие свет.

Согласно проекту энергичного инженера-строителя В. А. Ремова, барак был так сооружен, что при внезапных сжатиях, движении льда или появлении трещины под зданием каждая стена могла оставаться самостоятельной, а сооружение разошлось бы не над трещиной, а в месте соединения бревен по длине. Эта предусмотрительность В. А. Ремова впоследствии сыграла большую роль во время ночного сжатия, когда трещина прошла под самым центром барака.

Стены со всех сторон и потолок были засыпаны толстым слоем снега, сделавшим барак непродуваемым даже со стороны сильных ветров. Толщина засыпки была в среднем около одного метра. Вместо деревянного пола барак был устлан листами фанеры, а места для спанья — тюфяками, так как войлок был остродефицитным товаром. Лишь та часть барака, где расположились женщины и дети, была покрыта деревянными брусками.

Мастерскими руками блестящего изобретателя машиниста Мартисова из железных бензиновых бочек были изготовлены две печи, которые отапливались смесью нефти с керосином, текущей из привешенного к потолку бачка по трубкам на горящее в печи полено.

По наблюдениям В. А. Ремова, при температуре воздуха снаружи—30° внутри помещения было +1—3° у самого пола и +10—15°—наверху, расход горючего составлял в сутки 50 литров, т. е. по литру на живущего в бараке челюскинца.

Растопив печи, просушив за ночь все помещение, причем потолок и стены за это время освободились от ледяного нароста, появившегося во время пребывания бревен в воде, утром барак заселили, сильно разгрузив переполненные доотказа брезентовые палатки. В бараке обосновались и плотники, имевшие, конечно, после женщин и детей, первое право на теплое жилье.

Покончив с бараком, строители приступили к сооружению камбуза (кухни). По плану он должен был состоять из двух отделений — собственно-камбуза, где будет вариться обед, и общественного умывальника. Вся трудность заключалась в том, что в наличии оказалось всего-навсего 150 кирпичей, да и то в огромном своем большинстве — битых. Глины обнаружили 3 бочки и

песка — 1 бочку. Но искусные печники, Николаев, отец и сын Березины, великолепно справились с возложенной на них трудной задачей.

16 февраля к 12 часам дня камбуз начал функционировать, сократив расход топлива до одной трети кубометра в сутки и облегчив труд поварам, которым до сего времени приходилось варить суп над костром.

Рядом с котлом для варки пищи была установлена снеготаялка, вмазанная в кирпичную обделку оцинкованной бочки из-под бензина. Благодаря этому приспособлению, люди могли получать для умывания подогретую воду.

В тот же вечер в новом бараке, превратившемся в клуб, состоялось общее собрание всего коллектива, на котором начальник информировал население лагеря о принятых мерах по нашему спасению и об учете запасов продовольствия.

— Учет продовольствия выяснил, — говорил О. Ю. Шмидт, сидя на обрубке бревна в темном, чуть освещенном мигающими коптилками бараке, у стола, — что у нас в наличии запас на два с половиной месяца, из расчета на весь состав лагеря, причем некоторых продуктов хватит даже на три месяца. В этом отношении, товарищи, нам беспокоиться нечего.

Летчики — Куканов, находящийся на мысе Северном, и Ляпидевский — на Уэллене, — готовятся завтра прилететь в лагерь. Их самолеты — в полной исправности. В связи с этим официально об'являю, что в первую очередь будут отправлены женщины и дети. Радиостанция мыса Северного сообщила, что высылает нам оленье мясо. Теплым бельем и меховой одеждой мы обеспечены полностью. Несколько хуже — с кожаной обувью. Но она потребуется нам лишь с наступлением теплой весенней погоды. Но я полагаю, что на берег мы будем вывезены значительно раньше...

Ночью ветер принял резко восточное направление, стал порывистым и сильным. Появилась тревога нового сжатия или наоборот — отжатия, когда в центре лагеря может образоваться широкая трещина или полынья.

Спали, как на вулкане, ежеминутно ожидая трещины под самой палаткой или под складом продовольствия. Никогда еще мы так не зависели от капризной погоды. Вся наша судьба — в ее руках. Будут туманы, метели и штормовые ветры — и самолеты не смогут выполнить своей операции по спасению.

Всю ночь провели в тревоге. Ветер рвал полотнища брезентовых палаток, задувал пламя камельков. Но все окончилось благополучно. Только на рассвете по всему горизонту обнаружили большие синие полосы водяного неба. Лагерь Шмидта был окружен полыньями чистой воды.

По распоряжению начальника на гигантском ледяном валу, послужившем причиной гибели «Челюскина», начали сооружать наблюдательную вышку с площадкой для астрономических наблюдений, а также и для того, чтобы можно было следить за прилетом самолетов. Помимо этого, высокая вышка должна быть хорошо видна летчикам с далекого расстояния, что позволит им ориентироваться и не пролетать мимо лагеря.

Бригадам приходилось таскать тяжелые бревна по горам нагроможденных торосов на самую вершину пятнадцатиметрового ледяного вала.

22 февраля строительство вышки было закончено. На небольшой расчищенной площадке наверху ледяного вала высился наблюдательный пост лагеря Шмидта. Высота верхней площадки достигла 13 метров, а конец мачты для алого флага поднялся до 20 метров, достигнув высоты мачты «Челюскина». На наблюдательный пункт обычно взлезали по лестнице, но на случай ледовых подвижек для быстрого спуска вниз был привязан крепкий канат, которым, кстати сказать, никогда не пришлось воспользоваться.

В лагере началось изобретательство. Стараниями моториста А. Иванова и машиниста Л. Мартисова из баков для запаса пресной воды, взятых со спасенных моторных ботов, сделаны духовки для печения хлеба, ведра, кастрюли. Неугомонный изобретатель, энтузиаст своего дела Л. Мартисов оборудовал почти все палатки печами, отапливаемыми жидким топливом. Над камельками он подвешивал бачки со смесью нефти и бензина, проводил трубопровод и делал форсунку. Жидкое топливо тонкой струей текло в пламя печи, давая возможность поддерживать в палатках тепло.

Из-за недостатка ложек все кустарничают. Из деревянных досок мастерски вырезают ложки и даже вилки. Все палатки уже освещены коптилками, стеклянными баночками с налитым внутрь керосином. Правда, коптилки давали меньше света, нежели копоти

и вони, но на это никто не обращает внимания. Было приятно по вечерам видеть свет и на досуге иметь возможность сыграть с товарищами партию в самодельное домино.

Мастер на все руки Л. Мартисов уже стал принимать заказы на предметы бытового обихода. Без инструментов, которых не успели спасти, с одним молотком, коловоротом, швейными ножницами, раздобытыми им у запасливых женщин, и двумя случайно оказавшимися в карманах обломками сверл он делал чудеса. Буквально из ничего изготовлял дымовые трубы для печей барака и камбуза, делал колена и трубы для камельков палаток, умывальники, яркие светильники, при которых свободно можно было читать, писать и, наконец,—из железных бочек печи и духовки для печения лепешек, которыми вскоре стал нас угощать хлебопек В. Агапитов. Пришлось заняться и мелким ремонтом — починкой так часто ломавшихся примусов, изготовлением бачков для супа, сковородок, на которых впоследствии поджаривали медвежатину, из шомпола винтовки он делал шила для подшивки разодравшихся валенок и т. д.

Словом, в лагере Шмидта машинист Л. Мартисов был незаменимым человеком, выручавшим нас в самом трудном и, казалось бы, безнадежном положении. Приглядываешься к нему, видишь его вечно ищущий взгляд, его постоянное стремление выдумать что-то оригинальное, и кажется, что голова изобретателя переполнена остроумными замыслами.

На единственный уцелевший аэродром перенесли палатку, в которой поселились комендант аэропорта (и такое высокое учреждение существовало в лагере Шмидта) Саша Погосов, его помощник В. Гуревич и борт-механик Г. Валавин.

При исключительной активности коллектива вышел первый номер лагерной стенгазеты. По моему предложению, стенгазете дали название «Не сдадимся», желая выразить в заголовке нашу огромную волю к победе.

Под заголовком стоял адрес редакции: «Чукотское море, на дрейфующем льду».

В первом номере был помещен портрет и некролог, посвященный погибшему комсомольцу Борису Могилевичу, статья О. Ю. Шмидта «На льду», в которой наш начальник призывал коллектив не опускать рук, но дружно работать в исключительной обстановке, в которой мы очутились, статьи И. Л. Баевского о задачах коммунистов, старшего механика Н. К. Матусевича о работе машинной команды во время аварии, географа Я. Я. Гаккеля — о необходимости изучения дрейфа остатков «Челюскина» и моя статья — о строительстве челюскинцев.

Очень интересную заметку опубликовал гидрограф П. К. Хмызников.

«Пребывание экспедиции на льду,— писал он,—явление—не новое в Арктике. В 70-х годах у Гренландии продолжительное время дрейфовала на льду высадившаяся с раздавленного судна немецкая экспедиция. Много месяцев проводили на льду со своими спутниками — Нансен, Пири, Каньи и другие исследователи, стремившиеся к полюсу. В последнее время к северу от Аляски долго пробыл на льду канадец Стефенсен, высказавший смелую мысль о возможности жизни на полярном льду, с теми ресурсами, которые имеются на нем, т. е. охотой на зверя. Временами экспедициям приходилось туго, но ни одна из них не нашла гибели на льду. Даже очень ограниченные запасы продовольствия и топлива позволяли существовать и работать до того времени, пока не удастся добраться до береговых поселений или встретиться со вспомогательной экспедицией.

Все известные нам трагедии в Арктике (как например экспедиция Франклина и Де-Лонга) происходили на земле от голода и холода наступившей зимы, часто вблизи жилых мест. Таким образом, полярный лед оказывал путешественникам иногда больше гостеприимства, чем безжизненная тундра земли. Естественно, основным условием для жизни и работы на льду является наличие продовольствия, топлива и одежды до того времени, когда можно переходить на жизнь по методу Стефенсена, т. е. охотой на зверя.

У челюскинцев все эти условия налицо, кроме того имеется и ряд других перспектив—мощные самолеты, собаки, надежная радиосвязь, оповещенное чукотское население, ряд баз и факторий на берегу. Зима кончается и приближается теплое весеннее время с выходом морского зверя из Берингова моря в Чукотское. Организованы спасательные партии на собаках и самолетах. Вопрос лишь в благоприятных условиях для их продвижения. От челюскинцев требуется выдержка и спокойное ожидание их прибытия».

Первый номер газеты был хорошо иллюстрирован бытовыми зарисовками

Феди Решетникова (в палатке, за трапезой, первый митинг на дрейфующем льду) и замечательными карикатурами талантливого художника — «На смену хижинам мы строим дворец» (намек на барак), «Звериный ледком» — моржи и медведи, пришедшие к Отто Юльевичу Шмидту с вопросом — а есть ли у вас вид на жительство, и дружеские шаржи на радиопалатку Э. Кренкеля, крошечную палаточку начальника экспедиции и сцену у костра, где фигурирует повар дядя Саша при очередной раздаче трафаретного супа с вермишелью.

Работать Феде Решетникову приходилось в тяжелых условиях, при тусклом свете коптилки, лежа на постели или сидя на корточках на обрубке дерева. И все же рисунки были мастерски выполнены.

Первый номер стенной газеты был встречен восторгом всего коллектива. Много дней подряд в центре лагеря, невдалеке от алого флага, у деревянной витрины толпились челюскинцы, обсуждая статьи, любуясь веселыми шаржами Решетникова.

«Не сдадимся» сыграла огромную роль в деле спайки разношерстного коллектива. Газета и та стала выходить как в счастливые времена на «Челюскине». Значит — все спокойно. Тревоги не должно быть.

20 февраля на рассвете очередной вахтенный по лагерю, круглые сутки наблюдающий за передвижкой льдов, чтобы в опасный момент поднять тревогу, разбудил всех челюскинцев радостным криком:

— Вставайте, сонные тетери, Ляпидевский вот уж 40 минут как вылетел к нам из Уэллена!..

Быстро вскочили, напялили на себя ватные брюки, тужурки, ноги обули в валенки и, наскоро поев, отправились на далекий аэродром, таща тяжелые, нагруженные личными вещами от'езжающих нарты.

Краснощекую Аллу Буйко любвеобильный папаша нес в спинном мешке, а крошку Карину Васильеву отец нес на руках. Сегодня они провожали жен и детей, сами оставаясь вместе со всем коллективом в лагере Шмидта.

Тяжелая и неровная дорога на аэродром, длиной в 2,5 мили, змеилась среди ропаков и торосов. Правда, впоследствии за два месяца пребывания в лагере сотни трудовых ног сумели ее хорошо утоптать. Но первый поход на аэродром, да еще с сильно гружеными санями, измучил всех. После долгого и утомительного пути вдали увидели алый флажок и палатку, низко присевшую к поверхности льда.

— Ну, теперь отдохнем,—радовались товарищи. А у машиниста И. Нестерова даже был лозунг: «Не убийся об работу».

Но отдыхать нам так и не пришлось. По распоряжению «главнокомандующего воздушными силами» М. С. Бабушкина весь наличный состав был брошен на подчистку аэродрома с заданием сделать поле ровным и гладким,—безопасным для спуска такого тяжелого самолета, как «АНТ-4» А. Ляпидевского.

К глубокому огорчению все наши старания оказались напрасными. Пилот так и не прилетел, несмотря на сотню глаз, жадно смотревших в чистое безоблачное небо, с нетерпением ждавших воздушного гостя. Штурман М. Г. Марков, дежуривший на лагерной вышке, флажками сигнализировал о том, что самолета ждать бесполезно.

К вечеру стало известно, что пилот А. Ляпидевский, вылетев из Уэллена, благополучно достиг острова Колючина, откуда взял курс к местонахождению лагеря, но, встретив густой туман, прижимавший машину к льдам, был принужден возвратиться к побережью. Сделав вторую попытку пробиться сквозь мглу, пролетев даже 15 миль в глубь моря и потеряв надежду выскочить из тумана, он повернул обратно и благополучно снизился в Уэллене.

Обо всем этом в печальных словах изложила радистка Люда Шрадер, не менее нас переживая неудачу.

Было страшно досадно, что у нас ясный солнечный день, а где-то совсем недалеко — нелетная погода. Нам казалось, что пропал момент, когда женщины и дети могли быть вывезены на материк.

В этот же день прилетели первые радиограммы от наших родных, невольно заставившие нас с особой силой вспомнить далеких от нас, но близких людей. Вечером, когда в палатках на примусах поджаривали лепешки, а гидрограф П. К. Хмызников мастерски приготовлял такой деликатес, как пельмени, снова заговорили о родных с большой земли. Как-то они там живут, как переживают наше несчастье?

— Мне кажется,—сказал гидробиолог П. П. Ширшов,—что они там представляют себе все значительно хуже, чем это у нас в действительности. Наверное

рисуют такие ужасы, которых мы и не испытываем.

21 февраля, в прекрасную солнечную погоду, когда большинство населения лагеря отправилось на аэродром снова встречать так и не прилетевшего А. Ляпидевского, посредине лагеря, как раз поперек главной улицы, неожиданно образовалась длинная трещина, вскоре превратившаяся в широкую реку. Лед хрустел, скрежетал и медленно расходился в стороны.

В результате отжима льда полынья, где затонул «Челюскин», ледяной вал с высокой наблюдательной вышкой, склад бревен, дров и барак оказались раз'единенными от палаток, радио, склада продовольствия и камбуза.

Весь небольшой оставшийся в лагере коллектив немедленно бросился спасать радиоантенну, которой грозила гибель, и оттаскивать в сторону продовольственные запасы. От камбуза оторвало крыльцо, но сам домик, сильно накренившись набок, уцелел на самом краю широкой полыньи.

— Ну чем не Венеция? — улыбался О. Ю. Шмидт.

— Топайте в свое Замоскворечье, — говорили шутники обитателям барака.

Подломанный, накренившийся на бок камбуз нисколько не смутил повара Зверева. Не спеша, как ни в чем не бывало, он сварил традиционный суп с вермишелью и накормил обедом весь лагерь Шмидта.

В этот день мне пришлось стоять сигнальщиком на горе нагроможденных торосов высотой в 20 метров. Кругом расстилалась бесконечная ледяная пустыня, сильно изменившая свою внешность за последнюю ночь. Там, где еще вчера были гладкие ровные полянки сверкающего льда, сейчас — вздыбленные нагромождения, хаос перевернутых глыб, смятых последним сжатием.

Как жить на льдине, непрерывно подвергающейся нападениям ледяных громад?

А ведь О. Ю. Шмидт только вчера говорил о том, что передвигать лагерь на другое место нет смысла, ибо никому неизвестно, на какой льдине и на каком поле будет лучше.

С сигнального поста я сошел лишь тогда, когда увидал возвращающихся челюскинцев с аэродрома.

— Ты знаешь,—перебивая друг друга, рассказывали они, — аэродром сжимало и ломало у нас на глазах. Четвертая часть ровного поля, пригодного для приема самолетов, пропала. М. С. Бабушкин заявил, что небольшая, оставшаяся в целости площадка не даст возможности полностью загружать самолет, ибо разбег для него будет слишком коротким.

Поздно вечером А. Ляпидевский сообщил, что он находился в полете более 7 часов. По его исчислению он летал над районом, где должен быть расположен наш лагерь. Но поднявшаяся дикая пурга закрыла всякую видимость, заставив улететь обратно. Два дня он не будет делать полетов, так как предполагает, что у него неполадки с компасом, который придется исправлять.

Вынужденная задержка с вывозом людей произвела неприятное впечатление. Но радовало то обстоятельство, что А. Ляпидевский на сей раз уже летал в районе расположения лагеря. А это было уже большим достижением.

В палатках вечерами поднимались бесконечные дискуссии о реальности помощи самолетами. Этот вопрос глубоко волновал население лагеря. Пессимисты утверждали, что льдина, на которой находится лагерь Шмидта, ненадежна, об этом достаточно ясно говорит трещина, прошедшая мимо камбуза. Они говорили, что в любой момент сжатие может уничтожить не только лагерь, но и запасы продовольствия, что к тому времени, когда прилетят самолеты (если они вообще только прилетят), у нас уже будет разрушен аэродром, и машинам негде будет садиться.

В некоторых палатках в результате таких разговоров возник вопрос, стоит ли дожидаться помощи с материка и не лучше ли самостоятельно отправиться пешком на берег. Подняли этот вопрос физически крепкие, здоровые плотники, которые, конечно, смогли бы выполнить эту сложную операцию.

Как только слухи об этих разговорах дошли до О. Ю. Шмидта, в бараке было организовано общее собрание всего коллектива, которому было предложено обсудить этот наболевший вопрос.

— Мне известно,—сказал Отто Юльевич, — что некоторые товарищи высказывают мысль о необходимости начать самостоятельно действовать, не ожидая помощи с материка. В частности, потеряв надежду на вывоз самолетами, они предполагают отправиться пешком на берег. Ну, что ж, давайте обсудим этот вопрос с точки зрения его реальности.

До берега, правда, не очень далеко—километров сто пятьдесят. Но не забывайте, что передвигаться придется не по гладкой, ровной дороге, а по торосам через огромные нагромождения глыб, может быть, по пояс в снежных сугробах. Это — первое. Во-вторых, у нас десять женщин и двое детей, которые самостоятельно до берега не дойдут. Следовательно, их придется везти на санях. Около двадцати пяти человек мужчин и стариков по состоянию своего здоровья также не дойдут пешком. Таким образом их тоже придется везти на санях, плюс еще минимум двухнедельный запас продовольствия, топлива, теплой одежды и палатки. Скажите, как можно выполнить эту исключительную по трудности задачу? Ведь нас пойдет целая армия в сто человек. Сообразите, какие же нужны запасы продовольствия, необходимые для питания в пути?

Вы спрашиваете, почему весь поход до берега я рассчитываю минимально на две недели? Я считаю, что скорее нам не пройти из-за тяжелых условий похода, большой нагрузки на каждого человека, а также и из-за того, что впереди, ближе к Чукотскому побережью нас всегда могут встретить огромные полыньи, которые придется обходить, делая многомильные повороты. Тащить же с собой шлюпки-ледянки немыслимо. Продумайте, товарищи, и сообщите свое мнение...

Долгая пауза. Развалившись на полу, полулежат челюскинцы. В блеклом мигающем свете коптилок видны бледные напряженные лица, нахмуренные брови.

Что делать?

— Наш лагерь найти нелегко,—снова берет слово начальник. — Вспомните историю с итальянцем Нобиле. А ведь тогда летали лучшие мировые пилоты. По имеющимся у меня сведениям, завтра в Уэллене будут готовить второй самолет «АНТ-4». Самолет «Н-4» на мысе Северном—в полном порядке. Летчики уверены, что смогут вывезти не только женщин, но и большинство состава. Дело нашего спасения—нелегкое. Но с мыса Северного на мыс Онман уже отправлены бензин и масло. Там же организована питательная база для прибывающих. Председатель чрезвычайной тройки по спасению тов. Петров распорядился о заброске еще двадцати пяти тонн горючего. Словом, правительством делается все для нашего спасения.

Еще на судне Н. Н. Комов поднял вопрос о ходьбе на берег, для того чтобы уговорить чукчей итти с собаками в море. Я тогда категорически протестовал, считая это предприятие слишком рискованным. Нечего нам кустарничать, когда за спиной могучее и сильное государство, которое не покинет своих сынов, попавших в беду. В истории арктических исследований были случаи, когда например штурман Альбанов с группой в четырнадцать человек пытался по льдам добраться до берега. И что же получилось? До Земли Франца-Иосифа дошли двое. Фритьоф Нансен и Иогансен шли по льдам на собаках, а когда животные перемерли, то доходили пешком. Но они были хорошо снабжены пеммиканом (концентрированное питание) и специальной одеждой, чего у нас нет. Мы пойдем только с собаками, забрав продовольствие и спальные мешки. Мы все это уложим на нарты, а сами, конечно, пойдем пешком. Я прошу высказываться откровенно.

Все ораторы поддержали веские доводы О. Ю. Шмидта. Метеоролог Н. Н. Комов заявил, что местоположение лагеря точно, астрономически определено. Наша льдина—черная, грязная и ее легко будет увидеть с самолета. Поэтому итти на берег не следует. Надо оставаться в лагере, организованно и дружно встречать неожиданности, работать, подготовлять аэродромы и терпеливо ждать помощи с берега.

Такого же мнения были гидрограф П. К. Хмызников и гидробиолог П. П. Ширшов.

— На каждого ходока придется двадцать килограммов одного только продовольствия, да еще малица, спальный мешок, — заявили они, — тащить такую тяжесть сто пятьдесят километров немыслимо.

— А может быть, отправить здоровых на берег пешком, а женщин, детей и слабых вывезут самолеты?—раздается из темноты чей-то голос.

— Что?—резко выпрямившись, сверкнул глазами Отто Юльевич,—уходить здоровым и бросить на произвол судьбы женщин, детей и больных? А кто будет вытаскивать бревна из полыньи, кто будет расчищать новые аэродромы, выполнять всю тяжелую физическую работу? Кто?—спрашиваю вас—больные, женщины?

Знайте, лагерю Шмидта нужны крепкие рабочие руки. От нашей организованности, энергии и трудоспособности целиком зависит и наше спасение. А потому ни один человек не должен са-

мостоятельно уходить на берег. Эти мысли, как недостойные, надо отбросить. Работать, работать, сооружать аэродромы, сделать свою жизнь культурной, — вот наша первейшая задача. Помните, только дружным спаянным коллективом мы победим.

Гром аплодисментов заглушил последние слова любимого начальника. Ведь значительное большинство коллектива уже давно так мыслило. Сомневались лишь некоторые пессимисты, не имевшие веса в лагере Шмидта.

И разговоры мгновенно прекратились. Мысль об уходе на берег, в постоянном тяжелом труде, быстро растаяла. Как ни в чем не бывало, дружно работал весь коллектив, увеличивал запасы топлива и сооружал новые запасные аэродромы.

Будни лагеря Шмидта

Ранним розовым утром, часто до певучего голоса вахтенного матроса, М. Ткача, сообщающего, что уже 7 часов, тихо, стараясь не шуметь, не толкнуть и не разбудить спящих товарищей, встает и одевается очередной дневальный по палатке.

Напялив грязные, просаленные ватные брюки, уже успевшие проноситься до дыр от беспрерывных работ по вытаскиванию всплывших бревен, валенки, серую, давно не стиранную фуфайку, он быстро разогревает камелек, примус и в длинной узкой шведской банке для формалина, на счастье всплывшей из полыньи, где затонул «Челюскин», оттаивает осколки белоснежного льда, приготовляя утренний чай.

Собственно, никто уже не спит, лишь делают вид, что дремлют, ибо мешает шум ревущего примуса и серия назойливых толчков, которыми щедро угощает пробирающийся меж спящими телами дневальный.

В крошечные, потускневшие от копоти стекла окон, мастерски сделанных новоиспеченным полярным изобретателем и рационализатором географом Я. Я. Гаккелем из старых фотографических пластинок, чуть пробивается несмелый розово-утренний свет.

Палатка еще не нагрета. В ней холод такой же, как там за плотно прикрытой деревянной дверью снаружи.

Как правило, ночью палатку не топили, во избежание всегда возможного пожара. Остаться без палатки было бы ужасно. Но в пушистых спальных мешках спать не холодно. Обычно, на ночь все снимали верхнюю одежду и ложились в одном белье. После трудового тяжелого дня достаточно было 10 минут, чтобы все заснули крепким, непробудным сном уставших людей.

Первыми, точно по команде, стремительно вскакивали лежавшие рядом кинооператор Аркадий Шафран и художник Федя Решетников.

«Не спи, вставай, кудрявая,
В цехах звеня,
Встает страна со славою
Навстречу дня...» —

гулко разлетаясь по всему лагерю, несется звонкий голос, к которому немедленно примыкают все обитатели.

В палатке тем временем безудержно разливается тепло. В огромную всплывшую железную бочку, заменяющую нам чугунный камелек, искрясь и сверкая, темным потоком течет струйка нефти.

Наша палатка, согласно лозунгу О. Ю. Шмидта, одной из первых стала культурной, перешла на жидкое топливо, экономя драгоценные для лагеря дрова и бревна. Обитатели нашей палатки заботились об уюте, удобствах и даже некоторой роскоши в виде крошечных окон, позволяющих днем читать или работать.

В то время как вставшие старательно свертывают матрацы, пригибая их к стенкам палатки, чтобы в центре оставить свободный проход, убирают спальные мешки, отдирают от бороды нависшие за ночь сосульки, — дневальный устанавливает низкую плоскую шлюпочную люковину, заменяющую нам стол. Вскоре появляются такие лакомства, такие изысканные блюда, как твердокаменные галеты, промерзшие рыбные консервы, или же кусочек настоящего сливочного масла.

Начинается дележка — серьезный момент утреннего и вечернего завтрака. Как ни старается дневальный разделить возможно точнее, ему это не удается. Поэтому раз и навсегда было решено ежедневно проводить следующую церемонию: один из обитателей палатки жмурил глаза, а дневальный, тыча немытым пальцем, кричал:

— Кому?
— Ширшову...
— Кому?
— Хмызникову...

Кажется, за два месяца пребывания в лагере Шмидта наша палатка не пробовала хорошо прокипяченного и проваренного чая. Дожидаться, пока

закипит вода в узком цилиндре банки, было невозможно, ибо всегда кто-нибудь из руководителей авральных работ торопил отправляться на аэродром.

Наскоро позавтракав, успев записать в дневнике температуру воздуха и направление ветра, прощаемся с дневальным и, растянувшись длинной шеренгой, сутулясь от напора бешеного встречного ветра, с ожесточением растирая застывшие щеки, быстрым шагом спешим к месту работ, которое было весьма далеко.

Восемь аэродромов нам пришлось сделать за два месяца пребывания в лагере Шмидта. Весь трудоспособный состав коллектива ежедневно потел над расчисткой полей от огромных торосов, не уверенный в том, что очередное гигантское сжатие льда не сведет всю работу к нулю.

В те дни, когда аэродромных работ не было, возились на полынье, где погиб «Челюскин», вытаскивая на поверхность такие подарки, как бревна, доски, а однажды даже — ящик с мясными консервами.

Обратно в лагерь летели, точно подстегнутые, хотелось есть, промочить горло теплой водой, томно вытянуть ноги, закрыть глаза и... помечтать.

Обычный обед состоял из супа с вермишелью и мясными консервами, от которого, как уверял Аркадий Шафран, ногам горячо, и двух-трех галет. После тяжелой физической нагрузки обед поедали с огромной поспешностью из маленьких жестяных кружек, заменявших в лагере тарелки.

Коротенький отдых—и снова упорная физическая работа, если внезапно начавшаяся пурга не принудит к вынужденному безделью.

В такие дни палатка превращалась в рабочий кабинет, читальный зал. Рассевшись по углам, все старательно записывали свои впечатления и переживания в дневники, которые, как особую ценность, спасли в первую очередь. Географ Я. Я. Гаккель и гидрограф П. К. Хмызников по очереди вычисляли координаты местоположения лагеря Шмидта, гидробиолог П. П. Ширшов шепелявил, вызубривая английский язык.

Все научные работники, даже во время пребывания на дрейфующем льду, не бросали своих наблюдений. Наоборот, с удвоенной энергией занялись исследовательской работой, воспользовавшись той необычайной обстановкой, в которой оказался коллектив.

Помимо обсервации, П. К. Хмызников вел гидрологические наблюдения. В трещину, прошедшую поперек лагеря, он опускал батометр, определяя температуру глубинных горизонтов. Я. Я. Гаккель производил постоянное наблюдение за передвижкой льдов в лагере, сделав несколько точных инструментальных с'емок. Метеоролог Н. Н. Комов следил за погодой, регистрируя силу и направление ветра, температуру воздуха, давление и т. д.

Много сил, времени и энергии было потрачено на оборудование палатки. Лозунг, брошенный О. Ю. Шмидтом— «за культурную палатку»,—имел огромный успех. На смену низеньким, с большими провисами брезента, палаточкам пришли высокие и широкие помещения, где даже высокому человеку можно было стоять, выпрямившись во весь рост. Такой значительной высоты палаток добились путем растягивания брезента на деревянном каркасе. Существовал даже, правда, официально не об'явленный, конкурс на лучшую, просторную и с большими удобствами палатку.

С изумительной изобретательностью челюскинцы из ничего изощрялись выделывать подвесные пепельницы, ибо не было столов, куда их можно было бы поставить, подвесные полочки для мелких вещей обихода, яркие, многофитильные коптилки для освещения, кухонные принадлежности и т. д. Для доставки супа, например, наша палатка использовала всплывшее деревянное ведро, служившее на «Челюскине» средством для тушения пожара.

Я. Я. Гаккель обычно проводил свой досуг, выжигая при помощи штыка винтовки — «Челюскин» 1934 г.» на всех деревянных предметах, мечтая о том, что когда-нибудь и где-нибудь эти надписи обнаружат и тем самым позволят распознать тайну течений Чукотского моря. Его статья, помещенная в стенгазете «Не сдадимся» с призывом ко всему коллективу — последовать для пользы науки его примеру — быстро напла многих последователей. Слово «Челюскин» можно было видеть вырезанным на стенах барака, балках, досках, люковинах и т. д.

Все женщины, освобожденные от тяжелых физических работ, занялись шитьем брезентовых рукавиц для коллектива. Меховые рукавицы, которыми мы пользовались во время работ, намокали, быстро смерзались и вскоре приходили в негодность. «Слабый пол» в пошивке рукавиц оказался чрез-

вычайно сильным. Их опытные и энергичные руки в несколько дней с лихвой обеспечили весь состав рукавицами. Но и этого нашим ударницам показалось мало. По собственной инициативе они организовали починку нашей одежды, оказав нам помощь в самый критический момент.

К вечеру обычно в бараке шла очередная лекция О. Ю. Шмидта или зачитка информации, прибывшей с материка. При тусклом свете коптилок, окруженный со всех сторон населением лагеря, сутулясь, сидел на обрубке дерева наш любимый начальник.

Получит, бывало, он крошечную телеграммку, размером в двадцать слов, прочтет и начнет комментарии на целый час. И так поднимет настроение всего коллектива, что забыв о постоянно стерегущей нас опасности, с веселыми песнями, в приподнятом настроении расходились по своим палаткам.

По вечерам в нашей палатке происходили публичные чтения. Правда, запас спасенной литературы не блистал большим разнообразием. В лагере после гибели судна удалось обнаружить третий том Шолохова «Тихий Дон», спасенный М. Г. Марковым с риском для жизни, в парчевом переплете со спутанными страницами «Гайавату» Лонгфелло, одну книгу «Люди сороковых годов» Писемского и небольшой томик сочинений А. С. Пушкина.

У биолога П. П. Ширшова сохранился еще Киплинг на английском языке, но удовольствие от этого чтения получал только он один. Уцелевшие книги были огромной ценностью в лагере. Книги рвали нарасхват, прочитывали коллективно, пользоваться одному книгой считалось излишней роскошью.

23 февраля, в день празднования годовщины рабоче-крестьянской Красной армии хотели отдохнуть. Но накануне на очередном общем собрании единогласно было решено полдня отработать. Происходившее ночью сжатие ледяных полей на месте гибели «Челюскина» принесло нам новые подарки, в виде бочки топленого масла, бревен и дров. Все эти ценности и еще две ледянки, стоявшие у полыньи, в месте, подверженном частому сжатию, мы оттащили далеко в сторону.

Вечером на торжественном собрании в бараке О. Ю. Шмидт сообщил, что правительство, не дожидаясь наших просьб об ускорении помощи, распорядилось отправить из Владивостока в бухту Провидения пароход «Смоленск» с пятью самолетами — «R-5» и двумя самолетами «Ш-2» и летчиками В. С. Молоковым, Н. П. Каманиным, Б. А. Пивенштейном, И. М. Демировым, Б. В. Бастанжиевым и Ф. Б. Фарихом. Помимо этого, известные пилоты С. А. Леваневский и М. Т. Слепнев, под руководством Г. А. Ушакова, спешно выехали в Америку с тем, чтобы, купив там самолеты, немедленно вылететь к нам на помощь.

— Вы видите, товарищи, — говорил О. Ю. Шмидт, — наше правительство, единственное в мире, действительно, заботится о своих сынах. Мы обязаны отдать все свои силы, все знания, а если нужно—и жизнь за нашу родину.

В полутемном бараке вдохновенно пели великий гимн пролетарской революции. Лица у всех были бледные, торжественные; в глазах твердость, непоколебимость...

«Москва. ЦК ВКП(б). Сталину. Ворошилову, — летела вечером радиограмма в туманную даль. — Лагерь челюскинцев вместе со всей страной праздновал день Красной армии. Шлем горячий привет дорогой всем трудящимся Красной армии, вождю мировой революции т. Сталину и руководителю Красной армии т. Ворошилову. Мы ознаменовали праздник окончанием большой сигнальной вышки, на которой развевается огромное полотнище красного флага Советов, видное на 30 километров.

Президиум общего собрания: Шмидт, Воронин, Бабушкин, Канцин, Бобров. Задоров, Румянцев».

И тут же следом—другая:

«Москва. Совнарком. Куйбышеву.

— Поражен энергией и размахом ваших мероприятий по нашему спасению. Эти меры обеспечивают успех. Извещение вызвало в лагере бурную радость, чувство глубокой благодарности нашему правительству.

О. Шмидт».

И правда, как-то спокойнее стало у всех на душе. Каждый чувствовал, что там, далеко на родине, о нас думают, не забывают, что мобилизованы все средства для спасения. Как-то веселее стало в лагере Шмидта. Вечером после собрания из палаток неслись стройные звуки хора, играл спасенный патефон. И ни у кого не было тени сомнения в том, что помощь идет и скоро, скоро будет.

Самолет М. С. Бабушкина «Ш-2», великолепно отремонтированный плотниками, с большой осторожностью, чтобы не поломать, через торосы и ледяные горы был доставлен на руках из лагеря к аэродрому. Хвостовое оперение самолета оставили в бараке, где строители заканчивали его ремонт.

М. С. Бабушкин собирается вместе со своим борт-механиком Г. Валавиным при первой возможности вылететь на берег, чтобы помочь прибывающим к нам на помощь самолетам.

В палатках О. Ю. Шмидта и В. И. Воронина к железным печам из-за недостатка материала поставили медные трубы.

— Это для того, — смеется Федя Решетников, — чтобы можно было сказать — прошли огонь (самовозгорание угля), воду и медные трубы...

Около лагеря соорудили «виселицу» — специальное приспособление для дымовой и огневой сигнализации прилетающим самолетам. Лагерь энергично готовился к приему спасителей, которые были еще так далеко от нас.

В бараке, у окошка, тускло пропускающего дневной свет, принимает больных доктор К. А. Никитин. Из-за недостатка перевязочных материалов бинты приходится употреблять по нескольку раз. Тут же рядом крошечной Алле Буйко мамаша ставит клизму и дремлет побледневшая, осунувшаяся прачка Шура Горская.

Больных — совсем мало; по утверждениям доктора К. А. Никитина, их было меньше, чем на «Челюскине». И приходят к доктору с пустяками— порезами и фурункулами, являвшимися следствием того, что негде было мыться. Регулярно мыли лишь руки и лицо, причем для этой сложной в тех условиях операции употреблялась горячая вода, которая на морозе и ветру мгновенно остывала.

За низким столом в бараке неутомимо режутся в домино или, как эту игру у нас называют, — в «козла». Нередко заходит и О. Ю. Шмидт, присаживается к столу и становится активистом азартной, веселой игры.

Рядом с доктором радист В. Иванюк установил самодельный радиоприемник. В свободное от работ время он ловит сообщения с материка, перехватывает переговоры между береговыми станциями о мероприятиях по нашему спасению и т. д. Забившись в угол, приводит в порядок свою судовую канцелярию штурман Б. Виноградов.

Зашел к печнику, дяде Мите Березину, почитать его дневник. Замечательный по своей простоте, искренности и наблюдательности документ, написан правдивым языком и корявым почерком. Дядя Митя впервые попал в Арктику, нанявшись оборудовать печами дом на острове Врангеля. Разве мог он когда-нибудь думать о том, что попадет в такую сложную переделку?

— Для памяти, — начинается дневник, — «Челюскин» погиб 13 февраля в 3 часа дня. Три дня дул сильный ветер с севера, а льды от большого шторма торосило сильно и напирало на пароход. Перед обедом, по бортам скрипело от нажима льдов.

Когда пообедали, я лег отдохнуть. К этому времени пароход стало сжимать еще сильнее. Мы быстро оделись и вышли на борт — глядеть. Только вышли, вдруг затрещал весь пароход, задрожал, и снег и иней посыпались с мачты. Люди уже все были от волнения на бортах. И тут придавило левый борт против машинного отделения от сильного нажима льда.

Моментом принялись выгружать продукты, теплую одежду и топливо, которое было приготовлено на палубе. Часть продуктов старались достать из трюмов. Время было совсем мало: пароход уходил в бездну океана. Нос судна уже был очень низко, чуть почти не равнялся со льдом. Я побежал за своими вещами. Похватал кое-что и Миша (его младший брат — **Б. Г.**), и опять принялись выгружать. А вещи свои выбросили за борт, уже когда пароход совсем низко стоял над водой.

Мы с Мишей побежали в кондек (твиндек, где они жили — **Б. Г.**) в нашу квартиру, чтобы выбросить наружу матрацы и одеяла. Там уже была вода на четверть, а мы оба — в валенках. Миша по столу и по койкам пробрался внутрь и вытащил одеял и матрацев штук десять. Помню, когда уходили с квартиры, то два камина остались топиться и две лампы гореть.

В это время пароход уже был совсем низко. Я сошел на лед и мне сверху подавали ящики с продуктами. Мне даже брать их было способно, как с подставки. Поупаривши все были хорошо, всю свою силу выложили за два часа. Я на пароходе кормил трех свиней. Во время гибели я едва их вымамил из будки. Тут кричали: «Коли, Березин!», но я отказался — был растрогавши. Ведь всю дорогу я их поил и кормил. Свиней кое-как запихали

артелью и выбросили на лед. Я был отвернувшись.

Тонул пароход носом вперед. Когда нос уже обрался и носовая мачта скрылась, корма была поднявши высоко. Винт и руль были поднявши кверху. Некоторые еще были на палубе. Капитан скомандовал: «Все на лед!» Мы повыскакали и пароход пошел вниз ходко. Соскочил и капитан. Внизу у борта шевелился лед и лес. Капитана ударило деревом около борта. Он кувыркался, но выскочил, ушибло не гораздо. Мы уже не работали — наблюдали гибель «Челюскина». Завхоз Могилевич стоял на борту и держался за тросы, растерявшись. Тут закричали: «Отбегай прочь, котлы взорвутся!» Когда котлы и труба захлебнулись, повалил сильный дым и пар. Плохо сначала было видно, но минут через пять на месте «Челюскина» был лед, да коечто всплыло.

Стало, точно деревня сгорела, — осталось место гарное. «Где Могилевич» — а Могилевича и нет. Должно быть, в дыму, когда отбежал к борту, бочками его заворошило. Людей проверили — все были налицо, а Могилевича нет. Что делать? Начали строить палатки, где и переночевали. Нас помещалось 12 человек. На другой день — воды попить — нет и посуды — тоже, чтобы нагреть воду из льда. Поели галет, но мало. Насбирали кое-какой посуды, наделали из консервных банок кружек.

Была спасена одна кастрюля — стали варить обед и ужин. Ложек совершенно нет, обедаем из кружек. Дом, который взяли для колонии острова Врангеля, дрова и бочки с горючим, которые были на палубе, всплыли. Материал этот весь вытащили, хотя он был зажат льдом. Материалу и топлива оказалось порядочно. Из него выстроили дом, осыпали снегом и помещались в нем 65 человек. Печки были из железных бочек. Построили кухню и бочку, которая таяла лед для воды и умывальника. Построили вышку на высокой льдине, которую очень хорошо видно. А когда ероплапы будут искать наш лагерь, будем зажигать горючее, чтобы шел густой дым.

Ждали два дня еропланов. Женщины с провожатыми ходили на еродром, которые назначены в первую очередь. Но еропланов не было. Когда половина людей была на еродроме в ожидании еропланов, в нашем лагере получилась трещина, в аккурат, где лежали все продукты и где поставлена кухня. Продукты быстро перебросили на другое место, а то они могли бы провалиться в пропасти. Кухню не повредило, хотя один угол был свесивши на сажень в воду, ну ничего. За это время в одну ночь было сжатие. Все встревожились, оделись. Льды жало под наш дом, но все прошло в порядке и теперь хозяйством немножко установились, ждем еропланов. Когда-то снимут нас со льдины? Писал 26 февраля, вечером, в воде, на льдине. Живем и куда-то плывем».

К вечеру получили печальные новости. Самолет «Н-4» летчика Ф. К. Куканова при взлете с мыса Северного налетел на торосы и снес шасси. Запасных частей у них не имеется, поэтому придется ждать весны, разводьев и ставить самолет на поплавки. Таким образом из трех имевшихся на берегу самолетов теперь осталось только два. Но и они не летели. Причин было много — морозы, не дававшие возможности запустить моторы, туманы, вьюги, штормовые ветры, а самое главное — это несовпадение в погоде. Обычно было так: у нас в лагере — роскошный ясный, солнечный день, небо — без единого облачка — словом, погода на редкость летная, а на берегу — пурга, шторм и — наоборот. Дни тянулись в ожидании самолетов, а их все не было.

В такой очень напряженный момент сильно подбодрило сообщение из Москвы о том, что отдано распоряжение приступить к срочному ремонту ледоколов «Красина», «Ермака» и «Литке» с тем, чтобы, в случае неудачи полетов самолетов, выйти к нам на помощь. Правда, ремонт и подход к нам ледоколов требовали больших сроков, но у нашего коллектива была твердая вера в силы краснознаменного «Красина».

— Этот не подведет. На морозы и туманы ему наплевать...

В палатках шло бурное обсуждение будущего маршрута «Красина» к Чукотскому морю. Делались точные вычисления длины пути различных вариантов. Назначались даже сроки прибытия к лагерю Шмидта, причем, по общему убеждению, это должно произойти в конце июня или в начале июля. Но тут неожиданно всплыл серьезный вопрос — а хватит ли нам на такой длинный срок продовольствия? Произведенный завхозом А. Канциным учет показал, что мы имеем запасы на два с половиной месяца. Предположим, что при самой тщательной экономии продуктов нам хватит на три—три с по-

ловиной месяца, но до предполагаемого прихода «Красина» оставалось четыре—четыре с половиной месяца. Следовательно, продовольствия не хватит.

Все расчеты показывали, что без самолетов нам не обойтись, ибо только они смогут уменьшить количество ртов в лагере и дать возможность остальным просуществовать до прибытия ледокола. И снова поднялась вера в воздушную птицу. А телеграммы летели с праздничными вестями о новых мероприятиях, предпринимаемых правительством для нашего спасения.

Из Хабаровска на-днях вылетают летчики В. Л. Галышев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин. Гигантский путь предстоит им совершить вдоль Тихого океана к побережью Чукотки. Из Владивостока отправляется пароход «Сталинград» с самолетами. На его борту находится известный летчик, участник знаменитого перелета из Москвы в Нью-Йорк на самолете «Страна Советов» тов. Болотов.

27 февраля в бараке состоялось открытое партийное собрание с докладом О. Ю. Шмидта о выступлении т. Молотова на XVII с'езде. По окончании доклада Отто Юльевич огласил телеграмму, вызвавшую бурю восторга.

Москва, № 5414. 59 слов. 26/II. 22 часа 40 минут. Молния. Аварийная. Архангельск, мыс Северный — Шмидту.

Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией. Принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы.

Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Каганович».

Как бомба, взорвалась эта телеграмма в переполненном бараке. Люди обнимались, целовались друг с другом, прыгали, как дети, и, обезумев от радости, кричали «ура».

«Мы не одни. Нашу судьбу переживает вся великая родина».

«Москва. ЦК ВКП(б). Сталину, Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Орджоникидзе, Кагановичу.

С непередаваемым восторгом заслушали экспедиционный состав и экипаж «Челюскина» приветствие руководящих членов Центрального комитета ВКП(б) и правительства. Мы уверяем вас, дорогие товарищи, и особенно нашего любимого вождя и учителя т. Сталина, что никакие трудности нас не сломят и не остановят нашей работы по окончательному освоению Северного морского пути, выдвинутого по инициативе т. Сталина, как большая и срочная задача. В лагере челюскинцев на льду не ослабла энергия. Даже те, кто впервые оказался в Арктике, массами закрепляются за арктической работой, чтобы добиться окончательной победы. Мы знаем, что наше спасение организуется с истинно большевистской энергией и размахом. Мы спокойны за свою судьбу. Но мы не сидим без дела. Насколько возможно, продолжаются научные работы, упорно строим, улучшаем наш лагерь, чтобы пребывание на льду было достойно советской экспедиции. Свободное время, как и на «Челюскине», отдаем учебе, повышению квалификации. Прорабатываем доклады парт'с'езда, принятые нами по радио еще на пароходе и подробно записанные, особенно речь т. Сталина. Мы знаем и чувствуем, что вся наша дальнейшая жизнь должна быть ответом на ваше приветствие и вашу помощь. Под вашим руководством наш отряд готов к дальнейшей борьбе за выполнение поставленных задач.

Начэкспедиции Шмидт, капитан Воронин, помощники начальника — Бобров, Копусов, Баевский, секретарь ячейки ВКП(б) машинист Задоров, предцехкома кочегар Румянцев».

Дни стали значительно длиннее. 9 часов 35 минут над лагерем свет, а солнце поднимается над горизонтом уже на 15°. Но зато начались холода. Температура воздуха опустилась до —39°. Из-за стужи несколько раз пришлось отменять авральные работы.

Чтобы скоротать длинные вечера, организовывали доклады. П. К. Хмызников рассказывал о морских боях в русско-японскую войну, И. Л. Баевский — о своей поездке в Монголию, Н. Н. Комов — о Чукотке, ее населении, быте, обычаях, условностях и т. д.

Доклады о Чукотке, на которой нам неизбежно придется побывать, были наиболее важными. Н. Н. Комов подробно останавливался на том, как должны себя вести челюскинцы, чтобы не обидеть самолюбивых хозяев, в быту которых существуют свои тысячелетние

традиции. С трогательной тщательностью плотники, матросы и кочегары записывали на обрывках бумажек основные, наиболее употребляемые чукотские слова, чтобы иметь возможность на берегу об'ясняться с населением.

Вышел второй номер стенгазеты «Не сдадимся», на этот раз больший в размерах. Чрезвычайно интересные воспоминания о последних минутах «Челюскина» поместили инженер П. Расс, гидрограф П. Хмызников и механик М. Филиппов. Специальной статьей была отмечена годовщина Красной армии и флота. Э. Кренкель информировал о работе радиостанции, а старший механик Н. К. Матусевич — о запасах топлива в лагере, с призывом к максимальной его экономии.

«Гвоздем номера» был замечательный фельетон — «Осколки нашего быта», где автор с карандашом в руках прогуливался по лагерю.

«С утра до последней предсонной минуты, с перерывами на работу и проглатывание пищи, заведены языки Феди Решетникова и Аркаши Шафрана.

«Ради вольности веселой
Собралися мы сюда.
Из бокалов полновесных
Пьем с надеждою чудесной...»

С большим вкусом хором выводит палатка научных работников. Затем Хмызников начинает сочно и с большим знанием дела говорить о вкусных вещах. Здесь и лососинка, и севрюжка, и грибки, и свиная отбивная, и рассольник, и кулебяка... Чего, чего только здесь нет? У всех текут слюнки. Наконец, кто-то бешено протестует против утонченного издевательства...

Другая палатка.

Иванов сиротливо подпер рукой лицо. Он поет жалобные печальные русские песни — то о замерзающем ямщике, то о чьей-то грустной кончине. За столом Баевский читает вслух «Гайавату». Факидов фантазирует о том, как дома, в Ленинграде он будет есть суп только из кружки и только вилкой, как он будет об'ясняться в любви только на ледокольном языке: «Я очарован вашими обводами». «Ваш нос—форштевень». «Ваш рот — форпик с креплениями». «Я хочу держать в своих стрингерах ваши шпангоуты...»

Этот фельетон и великолепная карикатура художника Феди Решетникова имели наибольший успех. У доски, где висела газета, несколько дней подряд раздавался дружный хохот.

В карикатурах было много фантазии; — например, как представляют челюскинцев наши враги. На рисунке изображен челюскинец, с остервенением грызущий свою собственную ногу. Известный обжора Шпаковский любовно поджаривает на сковороде женскую ногу, причем фотограф Новицкий из-за тороса с жадностью внюхивается в приятные запахи. Белый медведь с'едает челюскинца, но завхоз Канцин уже готов его убить. Три мрачных ворона спокойно сидят на льдине, ожидая, когда все челюскинцы станут полностью их добычей.

Так представляют наши враги лагерь Шмидта. И тут же ответ клеветникам: на рисунке «В новых условиях — новая обстановка». Федя Решетников изображает продовольственный склад со следующей надписью: «Универмаг «Красный ропак» — все для жизни. В этом универмаге можно получить все: здесь отпускают и валеные сапоги и кусок свинины».

Умело составленная и средактированная стенгазета пользовалась колоссальной популярностью у коллектива. Выход газеты ждали с огромным нетерпением, обсуждая, какой еще новый номер выкинет неутомимый весельчак Федя Решетников.

В крошечной радиопалатке, где едва уместилось двадцать человек, начался семинар О. Ю. Шмидта на тему «Диалектика естествознания». Попробовали возобновить занятия немецким языком, но при всем искусстве Отто Юльевича, пытавшегося обойтись без учебников и литературы, кружок пришлось закрыть, ибо у большинства слушателей были самые примитивные знания.

Между тем самолеты никак не могли прилететь в лагерь. Попрежнему мешали туманы, вьюги или штормовые ветры. 4 марта пилот А. В. Ляпидевский с раннего утра до полудня возился с заводкой промерзших моторов, а когда наладил, то лететь в лагерь уже было поздно.

— Правый мотор,—выстукивала радистка Уэллена Людмила Шрадер, — уже работает, сейчас запускаем второй.

— Ну, вот, — сообщила она через час,—оба мотора пустили. Должны вылететь. Сейчас схожу на аэродром и узнаю точно.

— Дела, Эрнест, никуда, никуда не годятся, — сообщила она ему через 15 минут.—Самолет не полетит. Летчик Петров говорит—поздно.

К неудачам привыкли, и от'езжающие—в первую очередь. Даже тогда, когда им говорили, что сегодня в лагере может быть самолет, что необходимо приготовиться, женщины весьма скептически относились к этому сообщению, вспоминая, сколько раз, нагрузившись вещами, они безрезультатно маршировали на далекий аэродром.

Первая ласточка

5 марта, ранним утром, еще в предрассветные сумерки, сильно согнувшись, в палатку залез механик А. Колесниченко.

— Проснитесь, ребята, новости есть...

Точно по сигналу, все сразу вскочили, протирая заспанные глаза. Новостей все ждали с нетерпением...

— В Уэллене, — продолжал А. Колесниченко,—летчик Ляпидевский уже запустил один мотор самолета. Если он сумеет запустить и второй, то нам придется итти на аэродром...

Быстро оделись, закусили, выпили горячего чаю и вышли на воздух. Был яркий, солнечный день при полном безветрии, хотя мороз стоял дикий —38,2°. Но из-за отсутствия ветра холод как-то не чувствовался.

Гидрограф П. К. Хмызников, чтобы не отстать от партии, уходящей на аэродром, быстро провел свои научные наблюдения. Оказалось, что температура сегодня на поверхности льда —43°. Такой низкой температуры, по словам ученого, лед еще не имел за всю зиму. Барометр резко летит вниз, опустившись за ночь на 7 миллиметров, указывая, что лагерь Шмидта попал в район прохождения антициклона.

К 9 часам, захватив нарты, груженые теплой меховой одеждой для от'езжающих женщин, дровами и бревнами для обитателей нашего аэропорта, двинулись в путь.

Сразу же по выходе из лагеря обратили внимание на огромное количество мелких извилистых трещин, разбегающихся по всем направлениям.

К середине пути нашу дорогу перегородила большая трещина, покрытая зыбким молодым ледком. Переходить по такому льду было рискованно, тем более с сильно гружеными нартами. Долго бродили, утопая в снегу, в поисках переправы; перелезали через крутые горы нагроможденных торосов, но перехода так и не нашли.

К счастью, штурман М. Г. Марков, дежуривший в лагере на сигнальной вышке, в бинокль заметив наше замешательство и поняв, в чем дело, немедленно распорядился выслать нам бригаду плотников, остававшихся в лагере, с легкой шлюпкой-ледянкой, специально приспособленной для перетаскивания ее по льдам.

Продвигаться вперед было тяжело, шли целиной, стараясь обойти трещину. Ноги вязли в глубоком рыхлом снегу, тяжелые нарты ежеминутно застревали, цепляясь за острые углы торчащих торосов и, потеряв равновесие, опрокидывались. Все были мокрые, потные, несмотря на адский холод и стужу.

В тот момент, когда мы с трудом преодолевали высокий ледяной вал, преградивший нам путь, где-то вдали послышался рокот. Остановившись, прикрыв глаза рукой от яркого ослепительного солнца, все с напряжением разглядывали голубое безоблачное небо в надежде увидеть так долго и страстно ожидаемого воздушного гостя.

Гул между тем становился все ближе и ближе... Теперь уже было совершенно ясно, что где-то далеко работает авиационный мотор. И вдруг радостный, безудержный вопль:

— Летит, летит... ребята — вот он...

Маленькая черная точка, едва видная на голубой эмали неба, с огромной быстротой и скоростью превращалась в широкую, распластавшуюся в воздухе птицу.

— Урра, урра! Да здравствуют советские летчики!

Бросив тяжелые нарты, потеряв от радости головы, мы бегали, суетились и обнимались. Подбежав к О. Ю. Шмидту, растроганный до слез капитан крепко его расцеловал.

Точно очнувшись от сна, от дивного видения, я огляделся. Кругом нас был бесконечный саван ледяной пустыни— море света и блеска ярчайшего солнца. А там, наверху, в легкой дымке тумана — наша радость, наше счастье, наше спасение.

С самолета нас увидали. Сверху приветливо машут руками, летят низким, бреющим полетом, с сильным креном на правый борт, чтобы лучше нас разглядеть.

И вдруг все побежали к саням, путаясь растоптанными валенками в пушистом снегу, схватили веревки и понеслись. И тяжелые нарты стали как будто бы легче. А сила — откуда только сила появилась!

С криком и шутками ватагой неслись челюскинцы к аэродрому, стараясь опередить друг друга, чтобы быть свидетелями посадки первого самолета.

И вдруг — поперек пути, уже недалеко от цели — широкая, чистая от льда, полноводная река.

Остановились, как вкопанные, с изумлением разглядывая неожиданное препятствие: происходившее, видимо, ночью отжатие растащило ледяные поля, образовав бесконечную цепь полыней.

Вдали за торосами громыхнуло «ура». Это плотники спешили с «ледянкой» нас выручать. Бросили нарты — побежали навстречу. Подхватили тяжелую шлюпку и волоком, через горы осколков льда притащили к разводью.

Медленно, поочереди пропустив вперед от'езжающих женщин, перебрались на ту сторону трещины и, забыв про усталость, бросились бегом к аэродрому.

На широком гладко подчищенном нами поле, сверкая на солнце, стоит металлический красавец «АНТ-4». Оба винта еще работают, вихря, поднимая в воздух тысячи искрящихся снежинок, создавая бешеный водоворот, дикий смерч из пурги.

Невдалеке от палатки четыре темных фигуры окружили борт-механика Г. Валавина, расспрашивая о длине аэродрома и о безопасности взлета.

Толстый широкоплечий, в шлеме, больших очках, надвинутых на лоб, в теплом синем комбинезоне, стоит летчик Анатолий Васильевич Ляпидевский, очищая свои заиндевевшие усы от сосулек. У него — широкое, добродушное, открытое лицо и замечательные улыбающиеся синие глаза.

Рядом с ним, — отстегивая туго затянутый шлем, — летчик-наблюдатель, штурман самолета Л. Петров, с типично летным красным настеганным ветром лицом. Разговаривает он веско, солидно, низким баском.

Второй пилот Е. М. Конкин здесь в ледяной пустыне неожиданно обнаружил своего старого друга по военной службе в Балтийском флоте — нашего завхоза А. Канцина. Они долго целуются, хлопают друг друга по плечам, вспоминая какие-то старые похождения.

В стороне стоит борт-механик самолета М. А. Руковский, наспех и жадно докуривает, чтобы бежать скорее к машине, к беспрерывно жужжащим пропеллерам.

— Ну и тяжело же вам было сегодня лететь, — сочувствуют челюскинцы, — мороз-то какой свирепый...

— Нет, ничего, не так страшно, — широко улыбается А. В. Ляпидевский. — Наверху, там теплее. У вас на льду температура воздуха минус 38°, а у нас, там, в поднебесье — только минус 24°. Здорово?

— Я попробовал повернуть самолет в глубь моря не с мыса Онман, а значительно восточнее, с мыса Сердце-Камень, — вступает в разговор штурман Л. Петров. — Это было рискованнее, но результат лучше. Посмотрите на мою маршрутную карту. Еще на берегу в Уэллене я начертил эту прямую линию, предполагая, вернее, вычислив, что именно здесь должен быть лагерь Шмидта. Так ведь это оказалось в действительности...

Мы поражаемся его верным и точным расчетам. Ведь лед, на котором раскинулся лагерь, не неподвижен, но вечно дрейфует в любых направлениях, под напором ветров и течений. Во всяком случае первая проводка самолета штурманом Л. В. Петровым в неизвестных для него навигационных условиях совершена блестяще.

— Завтра постараюсь сделать два рейса в лагерь, — похлопывая замерзшие ладони, говорит А. В. Ляпидевский, — ибо весь сегодняшний полет от Уэллена до вас продолжался лишь 2 часа 05 минут. Следовательно, если завтра вылетим на рассвете, то успеем дважды слетать в лагерь, если даже принять во внимание, что у нас много времени уйдет на зарядку бензином...

Под предводительством Г. Валавина, А. В. Ляпидевский отправился ознакомиться с нашим аэродромом. Они долго ходили, заглядывая во все углы так старательно расчищенного нами поля.

— Сейчас происходит наш экзамен,— указывая на две маленькие фигурки, говорит гидробиолог П. П. Ширшов, — экзамен качеству нашей работы...

— А вы знаете, — заявил возвратившийся А. В. Ляпидевский, — ваш аэродром значительно лучше уэлленовского. Там он весь в кочках.

Челюскинцы гордо переглянулись. Тяжелая и упорная работа получила высокую оценку такого специалиста, как А. В. Ляпидевский.

— Отто Юльевич, — обращается к начальнику штурман Л. В. Петров, — нам поручили передать вам подарки:

две туши оленьего мяса, запасные аккумуляторы для радиостанции и масло «Гаргойль» для самолета «Ш-2».

О. Ю. Шмидт с благодарностью жмет руку пилоту. Его особенно радует доставка аккумуляторов, в которых мы уже начали ощущать недостаток.

— Было бы очень хорошо,—говорит начальник,—если бы вы вывезли самолетом наиболее слабых, оставив тридцать здоровых и крепких людей, которые сами смогли бы добраться до берега...

— Нет, Отто Юльевич, — не соглашается А. В. Ляпидевский, — если удастся летать регулярно, если с самолетом будет все благополучно, то вопрос о санной партии отпадает. Всех перевезем.

Развернув самолет, поставив его в дальний угол аэродрома, чтобы максимально увеличить длину разбега, Ляпидевский отдал распоряжение начать посадку пассажиров.

Десять женских фигурок поспешно закутывались в меха, надевая тяжелые и неуклюжие малицы.

С большим трудом М. С. Бабушкин и моторист А. Е. Погосов втащили их беспомощных на крыло самолета, усадили в кабине. Туда же по конвейеру рук были переданы ребятишки.

Последние рукопожатия, пожелания счастливого пути, напоминание о том, чтобы с берега не забыть послать телеграммы родным от оставшихся на льдине, и взревевшие моторы, закрутив дикий вихрь снежной пыли, рванули самолет вперед. Но лыжи уже успели за время стоянки вмерзнуть в лед. Пришлось броситься под обжигающий холодом ветер пропеллеров и коллективом раскачивать тяжелый самолет. Ревели моторы, хлестали дикие порывы ветра, поднимая густую пургу. Как в лихорадке дрожал, трясся самолет, но не находил в себе сил сдвинуться с мертвой точки.

Прибежали на помощь и другие, всей массой навалились на самолет и чуть сдвинули с места. Мгновенно рванули моторы, и огромная металлическая птица с какой-то необ'яснимой легкостью заскользила по льду, быстро набирая стартовую скорость, а затем, совершив несколько прыжков на неровностях, плавно оторвалась от аэродрома и, растопырив широкие лапы, повисла в воздухе.

Снизу радостно кричали «ура», сверху махали платками.

— До скорого свидания, — шептал моторист А. Иванов, — но только до скорого...

Сделав широкий круг, развернув самолет, А. В. Ляпидевский взял курс на Уэллен.

Через два часа весь лагерь уже знал, что самолет благополучно снизился на землю, а женщины и дети получили первую возможность по-настоящему помыться.

«Поздравляю, — спешила сообщить сенсационную новость Людмила Шрадер, — самолет очень хорошо сел. Женщины здоровы, бодры, не простудились...»

«Москва. СНК. Куйбышеву, — доносил О. Ю. Шмидт, — сегодня, 5 марта, был день радости для лагеря челюскинцев и вместе с тем — праздник советской авиации. Самолет «АНТ-4», под управлением летчика Ляпидевского, при летчике-наблюдателе Петрове, прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на приготовленном нами аэродроме и благополучно доставил в Уэллен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление над льдом, с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и под'ем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии 200 метров. Успех полета т. Ляпидевского тем значительнее, что стоит почти сорокаградусный мороз. Не доходя до аэродрома, образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось из лагеря тащить шлюпку 3 километра через лед. Удачное начало спасательной операции еще больше подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны и глубоко благодарных.

Шмидт».

И тут же вторая:

«Уэллен. Ляпидевскому, Петрову, Конкину.

Поздравляю. Бесконечно благодарен. Весь лагерь в восторге.

Шмидт».

Дни испытаний

Первая ласточка, принесшая нам столько счастья и радости, больше не прилетела.

— Отто Юльевич, — смеялись некоторые, — летчики не летят, боясь, что в первую очередь отправят мужей...

Перебои в моторах, а затем поломка шасси, сначала у одного, а затем и у второго самолета, окончательно вывели их из строя. Ремонтных мастерских на берегу не было, равно как не было и запасных частей.

Блестяще выполнивший свою первую операцию по вывозу женщин и детей А. В. Ляпидевский беспомощный сидел в Уэллене, не имея самолетов.

Известие о поломке обоих машин произвело тяжелое впечатление на коллектив лагеря Шмидта. Казалось, пропала надежда на самую быструю, на самую реальную помощь.

Правда, где-то далеко, в тысячах туманных километров от нас спешили Н. Каманин, В. Молоков, Б. Пивенштейн, Б. Бастанжиев, И. Демеров, из Хабаровска начали свой гигантский путь В. Галышев, М. Водопьянов и И. Доронин, с побережья Аляски на помощь готовы вылететь С. Леваневский и М. Слепнев. Но когда-то они будут в лагере? А сколько может еще быть туманных, пуржистых и нелетных дней, которые затянут прибытие самолетов до теплой весны и талого снега!

Эти тяжелые думы месяц и два дня мучили коллектив лагеря Шмидта. И многим стало казаться, что наиболее верным средством нашего спасения будет краснознаменный ледокол «Красин», хотя он только еще режет голубые воды Атлантического океана в преддверьи Панамского канала.

Но уныния попрежнему не было и в помине. Собственно говоря, унывать было некогда. С раннего утра тяжелый поход на аэродром, напряженная работа по его очистке, затем обед, небольшой отдых, а вечером, в полутемном бараке — очередная информация или же семинар по диалектическому материализму. Семнадцать лекций прочел на дрейфующем льду наш любимый начальник, перенося слушателей в иной, далекий мир, заставляя забыть об окружающей нас обстановке.

Брошенный О. Ю. Шмидтом лозунг «за культурную палатку» вскоре стал массовым. Лицо лагеря преобразилось до неузнаваемости. Вместо низких, полутемных палаток, с обвислыми брезента полотнищами, выросли целые «дворцы», вместительные, высокие и просторные палатки, позволившие расправляться во весь рост.

Каждая палатка старалась в чистоте, уюте и удобствах превзойти своих конкурентов. Палатка, например, завхоза А. Канцина щеголяла ванной, т. е., вернее, небольшой ямой, вырытой в центре палатки во льду, над которой ее обитатели мылись горячей водой.

Потребность в физических упражнениях породила спорт. С огромным азартом гоняли челюскинцы футбольный мяч, сшитый из тряпок, и играли в самодельные городки, занимались прыжками в длину с разбега на рыхлом снегу, причем лучшие результаты показывал молодой красавец с прекрасной крепкой фигурой — кочегар В. Паршинский.

Словом, коллектив лагеря Шмидта великолепно сумел приспособиться к создавшимся условиям, сумел наладить действительно культурную жизнь.

Колоссальную роль в деле создания крепкого, сплоченного и дисциплинированного коллектива сыграла партийная ячейка. Опыта партработы на дрейфующем льду, конечно, ни у кого не было. Пришлось находить новые методы, следить за конкретностью и оперативностью руководства.

— Партиец должен лучше всех работать, больше всех работать и веселее всех работать, — так ставил вопрос секретарь ячейки машинист В. Задоров.

Песни и шутка стали партийной обязанностью на авральных работах. Бодрость стала обязательным методом работы. Состояние, настроение и работа каждого члена коллектива были на строгом учете. Неожиданно обнаружившегося нытика умело и тонко обрабатывали, шутками и весельем стараясь отвлечь его от мрачных размышлений. Каждая свободная минута челюскинцев была на учете. Лекции, доклады, спорт, вечеринки, коллективные чтения книг заставляли людей мыслить коллективно и жить общественной жизнью.

А события между тем летели с бешеной быстротой.

6 марта в 4 часа 30 минут ночи под бараком, буквально под спинами крепко спавших кочегаров К. Кожина и С. Киселева, неожиданно прошла трещина, сопровождавшаяся грохотом и скрежетом льда.

В бараке поднялась тревога. Все бросились к выходу. Старый печник И. Николаев в панике выбежал босиком из барака на лед. Геолог В. Рыцк в испуге схватил охапку валенок и побежал, пока его не остановили. Бросившаяся к выходу толпа два раза прижимала физика И. Г. Факидова к раскаленным железным печам. Он долго потом ходил перевязанный и бес-

помощный, не имея возможности даже самостоятельно раздеться или поесть.

Но испуг скоро прошел, ибо трещина расходилась в разные стороны очень медленно. Плотники, под руководством инженера В. А. Ремова, быстро сорганизовавшись, немедленно принялись распиливать бревна стен вдоль трещины, разрубив таким образом барак на две половины.

Вскоре задняя часть дома от'ехала в сторону и развалилась. Но переднюю часть быстро приспособили под жилье, сделав новую стену вместо разрушенной сжатием. Таким образом барак продолжал существовать в лагере Шмидта, но теперь он стал в два раза короче и меньше. Большая часть людей все же не рискнула в нем оставаться и переселилась во вновь сооруженные палатки, решив, что там безопаснее. Но несколько человек — доктор Никитин, Комов, Ремов, Гордеев и др. — остались себе верны и прожили в бараке вплоть до полного его разрушения. Туда же неожиданно переехал и капитан.

— Какое счастье, — говорил начальник, — что успели вывезти детишек и женщин...

Старший помощник капитана С. В. Гудин, ходивший на аэродром, заявил, что ночное сжатие его не повредило. Но лететь в лагерь Шмидта было еще некому. Самолеты, брошенные правительством на наше спасение, были еще далеко.

В международный женский день, который лагерь праздновал без представительниц прекрасного пола, капитан В. И. Воронин получил следующую трогательную телеграмму:

«В лагерь Шмидта. Воронину.

Тебе, герой полярных морей, мы, колхозники и колхозницы Сумского посада, в день 8 марта шлем горячий привет. Мы гордимся, что ты, помор нашего родного села, отважно борешься за осуществление идеи любимого вождя тов. Сталина. Мы уверены, что вместе со всеми челюскинцами, как и в походе «Сибирякова» — ты выйдешь победителем ледяной стихии.

По поручению 250 колхозников и колхозниц (подписи)».

«Уэллен. Шрадер, Лобзе и другим.

Челюскинцы поздравляют товарищей женщин Уэллена с международным женским днем,— писал О. Ю. Шмидт.— Быстро растет участие женщин в арктической работе, еще раз доказывая правильность политики партии, выдвигающей женщину наравне с мужчинами на ответственную работу. Такие примеры, как прекрасная работа радистки Шрадер и героическое поведение женщин на «Челюскине» и на льдине, станут известными всему миру, и дают советской женщине заслуженную славу».

В конце торжественного собрания Шмидт передал сообщение из Москвы о том, что переброска части челюскинцев на материк была с радостью принята всей страной. Состоялись рабочие собрания автозавода им. Сталина и других предприятий. Работницы завода «Шарикоподшипник» им. тов. Кагановича приветствуют А. Ляпидевского и Л. Петрова, заявляя, что таких героев рождает только Советская страна. «Доставку женщин и детей на материк, — пишут в своей резолюции работницы, — мы принимаем как лучший подарок работницам СССР».

Председатель полярной комиссии Всесоюзной Академии наук академик Карпинский на страницах печати заявил, что лично он не сомневается в том, что и остальные челюскинцы в ближайшее время будут доставлены на материк. Наконец начальник чрезвычайной тройки по спасению Г. Г. Петров сообщил, что основной базой, откуда будут летать самолеты в лагерь Шмидта, будет не мыс Онман, как он предполагал раньше, а мыс Ванкарем.

По этому поводу гидробиолог П. П. Ширшов высказался неодобрительно:

— Меня пугает, что придется ехать в Ванкарем на голое место. У нас ведь здесь комфорт, — оправдывался он, видя наши удивленные лица.

И это говорил человек, находившийся на дрейфующем льду!.. А нам все-таки было понятно его недовольство. За дни пребывания в лагере Шмидта мы успели привыкнуть к постоянным опасностям, которые уже не пугали, и, положив столько энергии и сил на создание образцового лагеря, полюбили его всей душой.

Медленно тянулись дни, полные ожиданий прилета самолетов. Ежедневные настойчивые попытки А. В. Ляпидевского не увенчались успехом. На сильных ветрах и морозах сдавали моторы, вынуждая спешно возвращаться в Уэллен. Пропадали ясные летные дни.

Чтобы скоротать казавшиеся бесконечными вечера, участились доклады, лекции и общие собрания палаток. Появилась мода сочинять куплеты на злобу дня. И часто в полярную тьму несся нестройный, хрипловатый хор простуженных басов:

«Восемьдесят девять медвежат
В палаточках лежат,
И ждут они — когда
Их вывезут со льда.

В уцелевшем от полного уничтожения пол-бараке при тусклом свете коптилок шли попрежнему лекции О. Ю. Шмидта по диалектическому материализму. Лежа на полу в шубах и малицах, ученые, кочегары и плотники, затаив дыхание, внимательно слушали очень трудный предмет, причем речь О. Ю. Шмидта была полна глубоких мыслей.

В бараке — мертвая тишина. Только слышен размеренный голос начальника, потрескивание горящих дров в железной печке, да писк радиоприемника, который налаживает радист В. Иванюк для приема новостей с материка. На лицах — полное спокойствие. Впечатление, что все забыли о том, что находятся на дрейфующем льду.

Не унывает и страшный обжора Шпаковский.

— Как живешь? — интересуются ребята.

— Да, ничего, — хлеб жую, лепешки лопаю и консервы шамаю.

Опубликовали новый список очередности отправки на материк: 51 человек уже распределен по будущим самолетам. Из нашей палатки П. П. Ширшов и я в список пока не попали. Очень недовольными скорым назначением на отлет оказались П. К. Хмызников и Я. Я. Гаккель.

— Если рухнет сигнальная вышка,— ворчали они, — то капитан не сможет определять местонахождение лагеря, так как для секстанта нужен горизонт, в то время как для нашего теодолита таких условий не требуется.

Между прочим, их возражения против скорого от'езда из лагеря—не первые. О Ю. Шмидт принужден был выслушивать бесконечные жалобы и просьбы назначить в последнюю очередь.

14 марта утром, получив сведения, что А. В. Ляпидевский вылетает из Уэллена, большой группой отправились на аэродром, везя на нартах больных — плотника В. Баранова и повара Г. Козлова. До 5 часов вечера сидели в палатке аэропорта, ожидая воздушного гостя или хотя бы сигнала из лагеря о том, что ждать бесполезно. Радист В. Иванюк целый день простоял на высоком торосе, задрав голову вверх, устремив глаза в небо, с явным нетерпением отыскивая самолет. Долго сидели в палатке, молча внимательно слушали рассуждения начальника о перспективах, которые нас ожидают, об'яснение М. С. Бабушкина, почему так тяжело летать самолетам на севере. Геолог В. И. Рыцк, все еще надеясь на прилет самолетов, стоя на коленях в углу, спешил написать письмо жене, улетевшей на берег.

Летчик Ляпидевский так и не прилетел. Мрачные, схватились за веревки саней и повезли больных обратно в лагерь. По дороге встречает А. Н. Бобров.

— Что слышно, где самолет? — засыпают его тревожными вопросами.

— Не беспокойтесь,—ответил он,—самолет проплутал и благополучно снизился в Ванкареме.

Как только прибыли в лагерь, бросились в радиорубку к Э. Кренкелю проверить новости. Но радисту ничего не было известно. Летчик Ляпидевский утром вылетел в лагерь и до сих пор не возвратился. Э. Кренкель предполагает, что случилась авария.

18 марта, после тревожной, с диким бешеным ветром, ночи, когда никто не прилег отдохнуть, ожидая сильнейшего сжатия ледяных полей, утром получили печальную весть: А. В. Ляпидевский, вопреки версии Боброва, вместе со своим экипажем сегодня явился на мыс Онман и сообщил, что в 6 милях от острова Колючина у самолета сдал мотор. Пришлось сделать вынужденную посадку на ропаки и торосы. В результате у самолета сломана правая ферма шасси и мотор выбыл из строя. Весь экипаж жив и невредим.

Эта авария, происшедшая как и большинство полярных неудач у острова Колючина, произвела тяжелое впечатление на лагерь. Поломка второго самолета А. В. Ляпидевского говорила о том, что с Чукотского побережья в ближайшее время помощи нам ждать нельзя. Вся надежда была на спасение другими самолетами, которые еще были, однако, далеко от нас.

Больше терпения, — убеждал О. Ю. Шмидт,—эта неудача не должна нас огорчать. Правительство бросило большие силы для нашего спасения. И верьте, — помощь придет. Ведь вы должны понимать, в каких невероятно

тяжелых условиях приходится работать нашим отважным пилотам—в дикие морозы, в бешеные ветры, без хороших аэродромов и при полном отсутствии квалифицированных специалистов и ремонтных мастерских.

Вечером на очередном общем собрании начальник сообщил новости с материка:

— Звено летчика Н. Каманина сегодня вылетает с мыса Олюторского, куда их доставил пароход «Смоленск», к мысу Наварину и дальше—на Уэллен. Летчики В. Галышев, М. Водопьянов и Н. Доронин благополучно прилетели из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре. О летчиках С. Леваневском и М. Слепневе сведений пока нет никаких. На «Сталинграде» отправлено два дирижабля и двое аэросаней.

— Французский посол в Москве г-н Альфан, — продолжал читать информационную сводку О. Ю. Шмидт,— заявил, что все поражены величием и мужеством челюскинцев и теми, кто занят их спасением. Посол убежден, что его мнение разделяется всем французским народом. Американский посол в Москве г-н Буллит сказал, что он горячо надеется, что мужественные челюскинцы будут спасены. За ними следит весь мир...

— А теперь, товарищи, слушайте привет от дорогих и близких нам:

«Лагерь Шмидта. Челюскинцам.

Здоровы, бодры, ждем героев. Привет:

Бабушкины, Брусиловская, Гаккель, Громовы, Гуревич, Шмидт, Воронина, Факидова, Новицкая, Хмызникова, Расс, Румянцева, Кренкель, Иванова, Бобровы, Валавина, Погосова, Иванюк, Шафран, Ширшова».

— Я предлагаю, товарищи, — выпрямился О. Ю. Шмидт,—следующий ответ нашим близким:

«Челюскинцы обрадованы коллективным приветом родных. Мы благодарны. Здоровы, полны сил и не сомневаемся в том, что скоро увидимся...»

Громом аплодисментов текст телеграммы был принят общим собранием лагеря.

Медленно, нехотя расходились по палаткам, хотелось слушать, до бесконечности слушать дорогого Отто Юльевича, слушать его уверенный голос и бодрые слова...

Ночь была снова тревожная. Дул сильный норд-остовый ветер, гоня нашу льдину, а вместе с ней и лагерь на зюйд-вест со скоростью 12 метров в минуту. Видимо, где-то под берегом есть еще свободные от льда пространства чистой воды. Палатка от диких порывов дрожит, как в лихорадке. Ночью, когда все обитатели, свернувшись клубочком в спальных мешках, делали вид, что заснули, раздался сухой звонкий треск, как будто бы лопнул стальной трос. Молча встал физик И. Факидов, вышел, и, возвратившись назад, увидав наши вопрошающие взгляды, сказал:

— Гонит нас, братцы, видимо, здорово. Сбоку от лагеря — шум и треск двигающейся льдины...

Рано утром перед чаем, когда многие еще нежились в спальных мешках, в нашу палатку, согнувшись, вошел О. Ю. Шмидт.

— Я к вам пришел посидеть, — с улыбкой, просто сказал он,—может, и чайком угостите...

Он был в нерпичьей куртке, меховой шапке и вычурно расписанных оленьих пимах. Сняв теплую шапку, он уселся на разостланный матрац, инстинктивным движением расправил свою пышную поседевшую бороду и быстро испытующим взглядом скользнул по палатке.

Дневальный Аркадий Шафран накрыл стол, вернее, попросту поставил грязную шлюпочную люковину, разлил в жестяные кружки недоваренный чай со сгущенным молоком и густо намазал галеты сливочным маслом. Утренний завтрак был сервирован.

Перебросившись несколькими словами о состоянии лагеря и перелетах спешащих к нам на помощь самолетов, любимый начальник незаметно перевел разговор на перспективы освоения Арктики.

Мысль Отто Юльевича, высказанная им еще во время зимовки на «Челюскине», — организация в наиболее трудных местах Северного морского пути базы мощных ледоколов для проводки караванов судов и разведка береговых самолетов — решит задачу наиболее быстрого освоения Советской Арктики.

Попыхивая папироской, сильно сгорбившись, сидел, поджав под себя ноги О. Ю. Шмидт. Он спокойно выслушал всех дискутирующих, изредка в знак поощрения правильным высказываниям кивая головой.

— Вот и мой взгляд такой же,— поддержал он гидробиолога Ширшова и меня. Авианизация Арктики должна итти по линии оборудования мощной сети береговых авиабаз. Все дело в том, товарищи, что основной нашей установкой должна быть проводка судов без зимовки в одну навигацию. При хорошей организации мощного ледокольного флота и сети береговых авиабаз у нас не будет случаев вынужденной зимовки. С радиообслуживанием мы уже справились. В этом году на побережьи Ледовитого океана мы установили ряд мощных радиоузлов. В два года мы должны будем оборудовать и воздушную сеть, открыв постоянно действующую линию вдоль северных границ Советского Союза. Вот это и будет настоящая победа, подлинное освоение Арктики...

О. Ю. Шмидт от возбуждения даже привстал на колени. Его глубокие серые глаза загорелись юношеским задором. Было ясно: в его голове зародился великий план, к реализации которого он немедленно приступит, как только доберется до материка.

— Пойду в радиорубку, — вставая, сказал он,—хочу послать С. С. Каменеву телеграмму.

... В палатке Буйко, где живут только трое, открыли пекарню и макаронную фабрику. Повар Юра Морозов жарит лепешки, бутылкой раскатывая тесто, на листах фанеры высушивает на камельках макароны, делая запас, ибо сам назначен в скорый отлет. Завхоз А. Канцин заявил, что на изготовление макарон пойдут все остатки запаса муки, а то суп не из чего делать.

21 марта, в день весеннего равноденствия, бригада, ушедшая на расчистку очередного аэродрома, неожиданно обнаружила огромную полынью, шириной до 50 метров, перерезавшую им путь. Пришлось вернуться назад, ибо переправлять людей было не на чем.

После обеда, захватив ледянку, наша бригада отправилась в путь. Невдалеке от первого сигнального флажка, воткнутого в рыхлый снег для указания пути в аэропорт, мы увидали гигантскую, теряющуюся в бесконечности, синюю трещину. Самым замечательным было то, что трещина и полынья прошли через гору торосов, через гигантский ледяной вал, расколов его пополам.

Здесь, на этом примере, мы впервые убедились в том, что даже огромные массивы льда не могут служить серьезным препятствием сильному сжатию льда. Эти высокие крепкие горы сжатие крошит так же легко, как и ровные гладкие ледяные поля.

Вся полынья затянута упругим, достигшим 3 сантиметров толщины вязким льдом. Спустив ледянку в воду, мы с огромным трудом продвигались к противоположному берегу, беспрерывно раскачивая шлюпку, упираясь веслами в плохо домающийся крепкий лед. Все-таки перебрались, перевезли с того берега подошедших В. И. Воронина, М. С. Бабушкина и полдня дружно отработали на расчистке аэродрома. Перегородившая нам доступ к месту работы полынья не была уже больше препятствием.

В радиопалатке Э. Кренкеля—беспокойство. Прекрасно и бесперебойно работавшие аккумуляторы неожиданно отсырели. Связь стала ненадежной, а доставка новых аккумуляторов тормозилась отсутствием самолетов. И все же взволнованный очередной неудачей радист успел узнать, что самолеты звена пилота Н. Каманина достигли мыса Наварина, а В. Галышев и М. Водопьянов и И. Доронин уже пролетели Охотск, причем все время шли в чрезвычайно тяжелых условиях на самолетах, установленных на лыжах, над открытым морем. Сейчас они прибыли в Ногаево. Мощный ледокол «Садко», затонувший 5 лет тому назад в Белом море, извлечен Эпроном и сейчас ремонтируется. Это последнее известие сильно обрадовало капитана Воронина.

— Ну, вот, приеду я на материк,— заявил он,—один месяц проведу в отпуску, а там постараюсь попасть на «Садко». На таком замечательном ледоколе можно многое сделать,—загадочно подмигнув глазом, закончил он свое необычайное для нашей обстановки желание.

Я с удивлением взглянул на него. Когда же он думает быть на материке, если собирается отдохнуть, да еще на «Садко» итти в Арктику? Впечатление от его слов—будто спасательные самолеты где-то у нас под боком.

И я вспомнил, как на-днях гидробиолог П. П. Ширшов, шагая на работу к аэродрому, долго и возбужденно доказывал совершенную необходимость оставить на дрейфующем льду группу людей для изучения неизвестного науке Чукотского моря.

— Ты слушай,—настойчиво убеждал он меня,—ежегодно многочисленные советские экспедиции работают на полярных морях, омывающих северный берег Евразии, исследуя гидрологию,

жизнь этих морей, нанося на карту их берега, течения, включая эти моря в хозяйственную жизнь страны. Однако до сих пор исследования могли осветить только прибрежные зоны морей. Область «белого пятна» центральной части полярного бассейна остается попрежнему неизвестной.

Насущнейшая необходимость изучения гидрологии этого водоема с глубиной в несколько тысяч метров, его течений, льдов, наблюдение над атмосферой в течение всего года — давно является бесспорной. Весь вопрос в том, как туда попасть на достаточно долгий срок, с необходимыми для исследований приборами.

Трудно рассчитывать, что ледокольному судну удастся пройти достаточно далеко на север в полярном паке. Более реальным является дрейф через полярный бассейн специально построенного судна типа «Фрам» или «Мод», которое, вмерзнув в лед, где-либо у Новосибирских островов, будет пытаться повторить исторический дрейф Нансена. Однако этот способ, требуя затраты большого количества времени (3—4 года), не дает гарантии, что судно действительно попадет на большие глубины. «Мод», продрейфовав два года, так и не вышло за пределы береговых морей. «Фрам» же прошел только по окраине полярного бассейна.

В свое время Фритьоф Нансен предложил весьма простой план: с помощью авиационных средств доставить в полярный бассейн туда, куда нужно, группу в несколько человек и оставить их на зимовку на дрейфующем льду, в специально оборудованном домике-палатке.

Время, проведенное челюскинцами на льдах Чукотского моря, было хорошим экспериментом, доказавшим, что идея Нансена далеко не неосуществима, как казалось некоторым. За это время мы имели возможность убедиться, что даже из того случайного материала, который был у нас, можно было устроить жилища, вполне пригодные для работы на льду, в условиях полярной зимы.

И нетрудно сконструировать домик-палатку, достаточно теплый зимой, достаточно легкий для доставки его авиасредствами. Что касается опасности зимовки на движущихся льдах, то обычно ее сильно преувеличивают. В случае подвижки льда всегда можно перенести и палатку и продовольствие в другое место—более спокойное.

Самым трудным является вопрос доставки на лед людей и необходимых грузов и снятие их со льда через год после зимовки. Но для мощного дирижабля эта операция не представляется сложной. А пока у нас еще не построены дирижабли достаточной величины, нужно ориентироваться на самолеты.

В самом деле, два-три самолета, базируясь на ледокол, достигший кромки полярного пака, смогут с помощью парашютов забросить достаточно далеко на север группку в 3—4 человека с радиоустановкой и всем необходимым для зимовки. И с таким же успехом в следующем году самолеты смогут снять со льда зимовщиков, заблаговременно расчистивших посадочную площадку. Очень вероятно также использование для посадки самолета разводьев и полыней, вполне возможных в летнее время даже в высоких широтах.

— Конечно, я сейчас не привожу все подсчеты,—продолжал, все более увлекаясь, Ширшов, — доказывающие полную реальность подобной зимовки на льду. Осуществление этого плана связано с целым рядом трудностей и прежде всего — трудностей полетов в Арктике на дальние расстояния. Но советские летчики уже не раз доказали, что с любой задачей справляются. Справятся также успешно и с этой. И ясно, что 3—4 работника разных специальностей, при хорошей подготовке и организации, смогут не только благополучно перезимовать на дрейфующих льдах полярного бассейна и вернуться на материк, но и выполнить целый ряд исследований моря, льда, атмосферы, рассказать об этой далекой неисследованной родине полярных циклонов, холодных течений, несущих полярные льды далеко на запад, в Атлантику и на юг—к нашим берегам.

Осуществить этот план исследования «белого пятна» Полярного моря, план, по моему мнению, наиболее реальный из всех существующих, является очередной задачей советской науки, уже давно занявшей бесспорное первое место в полярных исследованиях.

— Ну, а ты сам, Петр Петрович, — спрашиваю я,—пошел бы на эту тяжелую зимовку, полную риска и неожиданностей, зимовку, из которой еще неизвестно, вернешься ли?

— Конечно, пойду. Это—мечта моей жизни. Над этим я уже давно ломаю голову. Вот приедем на материк, тогда я поставлю этот вопрос перед Отто Юльевичем...

И это говорил человек, находящийся на дрейфующем льду в лагере Шмидта!

Дорога на аэродром с каждым днем сильно менялась. Там, где вчера были торосы, сегодня—горы осколков, которые приходится обходить целиной, выбирая другой путь. Полынью, через которую на-днях перебрались на ледянке, на наших глазах мгновенно сжало. Дикий треск наполнил воздух. Огромные глыбы безудержно ползли, образуя новые хребты гор. Погода скверная — пурга, застлавшая весь горизонт, уничтожившая всякую видимость.

Сквозь пухлые низкие, надутые ветром облака тусклым пятном едва выглядывает блеклое солнце. После сильных февральских морозов, доходивших до 40°, температура воздуха резко повысилась. Сегодня например всего — 9—10°. П. К. Хмызников утверждает, что мы уже находимся в преддверьи полярной весны, ибо начинается раннее потепление воздуха. Он говорит, что в Якутии на р. Яне ему приходилось регистрировать в марте, в разгар сильнейших морозов, повышение уровня воды на реке.

В связи с этим разговором в лагере началась дискуссия о том, будет ли вода в середине марта на поверхности нашего ледяного поля или нет.

«Запсиховавшему» строителю П. Сорокину, заявившему, что все равно мы «загнемся», наиболее азартные челюскинцы предложили заключить пари на 500 рублей. Поразмыслив, Сорокин категорически отказался, мотивируя тем, что самолеты все-таки могут прилететь (видимо, эта тайная надежда у него еще не пропала), а если вывезут, то платить 500 рублей ему жалко. Его долго разыгрывали, указывая, что в голове у него нет твердых взглядов и мыслей.

На небе — неразбериха. Гонимые сильными ветрами в верхних слоях атмосферы облака стремительно несутся на запад. Они разорваны в клочья, растрепаны резкими порывами ветров. На востоке — желтая, цвета гороха муть, как уверяют моряки, — признак скорой пурги, а на севере — ясная синь, видимо, от полыней чистой воды.

Метеоролог Н. Н. Комов утверждает, что наступил период затяжных циклонов, которые могут длиться по две недели. По его словам, в 1931 году, в апреле он 18 суток сидел в Уэллене, не имея возможности из-за пурги двинуться на собаках.

Было неприятно сознавать, что такая погода пагубно отразится на вывозке челюскинцев самолетами, а ветры будут угрожать уничтожением с таким трудом доставшихся нам аэродромов.

— У самолетов, — острит Федя Решетников, — вынужденные посадки бывают только в Арктике, ибо, сами посудите, кто же без вынуждения здесь добровольно сядет?..

Вечером Э. Кренкель принес телеграмму от наших женщин, которых уже переправили с Уэллена в бухту Лаврентия.

«Горячий привет от женской группы челюскинцев. Живем хорошо. Настроение бодрое. Дети здоровы. Надеемся скоро быть вместе со своими».

Вторая телеграмма была от IV с'езда МОПР.

Радист В. Иванюк перехватил американское сообщение о том, что русские самолеты в ближайшие дни ожидаются в Номе. Речь идет, повидимому, о летчиках Леваневском и Слепневе. Галышев, Водопьянов и Доронин прилетели в село Каменское.

Вот уже две недели подряд, как летчик М. С. Бабушкин пытается вылететь на своем маленьком, не приспособленном для сильных морозов самолете «Ш-2». Он уже несколько раз прощался с начальником, забирал личные вещи, уходил на аэродром и мрачный неизменно возвращался в лагерь: мотор никак не удавалось запустить.

— Самолет у него — на французских булавках, — острили челюскинцы.

Но сегодня во время работы над сооружением запасного аэродрома мы ясно слышали рев мотора и решили, что наконец-то измучившемуся Михаилу Сергеевичу удастся улететь. Но и на сей раз попытка стартовать окончилась неудачей.

— Опять неполадки со свечами, которых закидывает маслом, — мрачно буркнул он, залезая в палатку, — но, не волнуйтесь, как-нибудь да улечу...

И улетел. Отремонтировав заново вместе с механиком самолет, он, как обычно, ушел на аэродром. В 11 часов утра издали послышался рев мотора. Все выскочили из палаток, гадая, улетит М. С. Бабушкин, или, как обычно, вернется обратно.

Вскоре вдали показалась крошечная синяя птица, которая, сделав большой круг над лагерем, быстро повернула па юг и скрылась в голубой дымке тумана. Через час с небольшим лагерь с

радостью узнал, что пилот и его бортмеханик Г. Валавин благополучно рулят на аэродроме мыса Ванкарем.

— Бабушкин уже тут, смотрю за ним в окно, — нетерпеливо выстукивал радист Ванкарема Е. Н. Силов.

— Вот он садится... сел... стал рулить...

«Михаил Сергеевич, поздравляю, — приветствовал О. Ю. Шмидт. — Здорово вы это сделали. Весь лагерь в бурном восторге приветствует вас и Жору».

На душе стало радостно: спасен самолет и в лагере Шмидта стало меньше на два человека.

«Сообщаю вам характер льда по маршруту, — рапортовал М. С. Бабушкин с берега. — После под'ема с площадки взял курс на зюйд-вест и, строго придерживаясь этого курса, вышел западнее острова Колючина. На восток — видимость плохая, берег в тумане. По пути — лед плотный, торосистый. Видны трещины с востока на запад, шириной до 5 метров, а длиной — как хватит глаз. Вблизи берега имеются хорошие полыньи, покрытые молодым льдом. При таком ветре пеший ход возможен с большими обходами в начале пути, от берега миль за 30, а дальше можно продвигаться по прямой до лагеря. При смене ветра на зюйд-остовую часть разводья и полыньи увеличатся и появится много новых. Прилетел в Ванкарем благополучно. Благодарю вас за телеграмму. Всем привет. Весь штаб живет мыслями о скором полете за вами...»

29 марта внесло в жизнь лагеря Шмидта большое разнообразие. Утром, как обычно, очередная бригада отправилась на расчистку аэродрома. Не успели приступить к работам, как раздался пронзительный крик бригадира П. П. Ширшова:

— Медведи, ребята, медведи...

Быстро повернув головы туда, куда смотрел П. П. Ширшов, в туманной мгле мы увидели три темножелтых пятна.

Медведи шли уверенно к палатке аэропорта. Первой, вытянув длинную шею по ветру, подозрительно обнюхивая воздух, шла медведица, за ней — два малыша.

В один момент наперерез зверям с винтовкой, заряженной всего лишь тремя патронами, выскочил азартный охотник, блестящий стрелок — комендант аэропорта Саша Погосов, а за ним с револьвером в руках его ближайший друг и помощник Виктор Гуревич в сопровождении безоружного старшего штурмана С. В. Гудина.

Как только звери заметили бегущих навстречу людей, они быстро, по безмолвной команде матери, бросились удирать. Бегство и погоня продолжались долгое время. Выбрав наиболее удобный момент, запыхавшийся от быстрого бега Саша Погосов припал на одно колено, приложил винтовку к торосу и дал три громких, разнесенных эхом выстрела.

На момент все три зверя, словно от удивления, остановились, как вдруг медведица, пораженная пулей в нос, со стоном стала кататься по снегу. Второй выстрел в бок, под самое сердце прикончил ее страдания. Третьим выстрелом Саша Погосов метко попал в разинутую от утомительного бега пасть медвежонка и убил наповал. Третьего звереныша, несмотря на все усилия, догнать не удалось.

Но и полученной добычи было достаточно. С криком и песнями притащили мы туши зверей в лагерь, сняли шкуры и разрубили мясо на куски.

Вечером из палаток неслись заманчивые запахи жареного мяса. Челюскинцы делали шашлыки, бифштексы и пирожки с медвежьей начинкой.

Ели с огромным наслаждением, ибо уже давно питались консервами и не видели свежего мяса. О. Ю. Шмидт предупреждал — не увлекаться свежатиной, ибо желудки у всех успели отвыкнуть от мяса. Но охотовед Л. Белопольский, проживший около двух лет на Чукотке и видевший, как местные жители едят сырое мясо, решил проделать этот эксперимент. Он напился молоком медведицы и обсасывал свежие почки. В результате ему пришлось более двух недель пролежать в палатке, страдая сильнейшими желудочными болями. Так впоследствии его беспомощного на нартах отвезли на аэродром для отлета на берег.

2 апреля вечером в разгар лекции по диалектическому материализму неожиданно хлопнула дверь и громко зарычал низкий бас Э. Кренкеля.

— Отто Юльевич, Ушаков просит вас к аппарату... Он находится в Ванкареме...

Громкое, радостное «урра» огласило морозный воздух. Самолет, наша верная помощь, был недалеко, всего лишь в 150 километрах от лагеря Шмидта.

В радиопалатке — мертвая тишина. При тусклом свете мигающей коптил-

ки у аппарата, в наушниках на голове, нахмуренное и напряженное лицо Э. Кренкеля. Рядом — осунувшийся О. Ю. Шмидт.

— Сердечный привет, Георгий Алексеевич, слушаю вас...

— Рад приветствию, — несутся точки, тире.—Хочу, Отто Юльевич, узнать, все ли у вас благополучно. Прибыл в Ванкарем — не совсем удачно. Самолет Леваневского оледенел, потерпел аварию и вышел из строя. Пилот Леваневский легко ранен. Остальные невредимы. В ближайщие дни, возможно даже завтра, прибудет второй пилот— Слепнев.

С ним, вероятно, прилечу к вам. Сообщите ваши последние координаты, ваше мнение о возможности достижения лагеря на собаках, состояние и характер льдов в районе лагеря, наличие больших полыней. Думаю достичь лагеря на собаках в шесть суток.

— У нас, — ответил Отто Юльевич,— все благополучно. Продовольствие есть на весь состав еще на полтора месяца. Остро больных нет. Поэтому прошу вас и Петрова выпускать самолеты к нам только при вполне благоприятных условиях. В окрестностях лагеря больших разводьев нет. Трещин пока немного. На собаках, по моему мнению, берег достижим, но только при трех условиях: первое — самолеты снимут не менее 30 человек слабосильных, во-вторых, самолеты будут летать над собачьей партией, сигнализируя направление на лагерь, в-третьих, с собаками пойдут навигатор или геодезист для определения в пути. Радио у нас теперь работает хорошо, питания хватит еще дней на двадцать. Просьба — с первым самолетом доставить аккумуляторы. Вас приветствует весь лагерь. Когда вы немедленно после нашей аварии выехали в Америку для нашего спасения, мы были в восторге, уверенные в успехе...

— Очень жаль, Отто Юльевич, что половина моих технических сил выбыла из строя. Собачью партию буду подготовлять. Выясняю, где находятся самолеты, идущие с Камчатки. Наличие одной машины, в виду очень неблагоприятной летной погоды, считаю мало обеспечивающим задание. Если застряли камчатские самолеты, буду настаивать перед Москвой о приобретении еще одной машины на Аляске. Покупка ее и перегон займут 5 — 6 суток. Весь Союз интересуется судьбой вашего лагеря. На помощь брошены большие силы, которые задерживаются в пути только в силу исключительно неблагоприятных условий. Передайте мой горячий привет всем товарищам, самое искреннее восхищение их стойкостью. Сейчас дам распоряжение о подготовке вам аккумуляторов. Они будут доставлены вам с первым самолетом. Завтра сообщу подробнее план. Надеюсь, что скоро увидимся. Крепко жму руку.

— Благодарю, — заканчивает переговоры О. Ю. Шмидт, — всего, всего хорошего...

В радиопалатке — гнетущее молчание.

Ну, разве судьба к нам справедлива? С каким огромным трудом пилот Леваневский добрался до Чукотского побережья, чтобы здесь, на пороге лагеря, потерпеть тяжелую аварию, едва не окончившуюся гибелью всего экипажа.

Три самолета над лагерем

Все последующие события пролетели с молниеносной быстротой. 2 апреля Э. Кренкель подслушал, что радиостанция Уэллена срочно требует Ванкарем.

Оказалось, что в 1 час. 30 минут дня из Нома вылетел пилот М. Г. Слепнев, взяв курс на Ванкарем. Настроение лагеря, как стрелка барометра, резко прыгнуло вверх. О. Ю. Шмидта все поздравляют, крепко жмут руки. Впечатление такое, что самолеты пачками уже прилетают в лагерь. В действительности же, поздно вечером была получена печальная весть, что М. Г. Слепнев из-за тумана, промахнув мимо Уэллена, принужден был вернуться на Аляску и сел в г. Тэйлор, куда он в свое время доставил тело американского летчика Эйельсона, разбившегося у мыса Сердце-Камень. Но на следующий день он благополучно снизился в Уэллене, из-за сильной облачности не долетев до Ванкарема.

Несмотря на то, что М. Слепнев уже был на Чукотском побережье, О. Ю. Шмидт все еще не оставлял мысли о походе к материку на нартах.

— Прошу сообщить ваш план, — радировал он Г. А. Ушакову.—Со своей стороны полагаю, что санная партия возможна только в количестве — одна упряжка на каждые 5 человек. Примерный расход продовольствия исходит из 25 дней пути, собачьего корма— на 10 дней, палатки на каждые 12 че-

ловек. Необходимо доставить в лагерь и отвезти обратно на берег несколько моржовых или брезентовых байдар. Все это даст около 40 кило на человека. Из нынешнего состава 20 человек не смогут итти—туберкулезные, сердечники и т. д. Часть людей может временно выйти из строя в пути. Поэтому при настоящем составе требовалось бы около 20 собачьих упряжек. Даже после снятия самолетом 40 человек, на остальных все же потребуется 10 упряжек. Если санная партия достигнет лагеря до снятия слабосильных самолетами, то создается тяжелое положение: отправлять слабых на собаках труднее, чем на самолете, а отправить сильных нельзя, пока в лагере есть слабые. Поэтому на ближайшее время ориентируюсь на самолеты. Не считаете ли полезным воспользоваться каждым рейсом самолета для отправки нам собачьей упряжки с нартами? Корма у нас хватит, а вся операция сильно облегчится. Можно также присылать только нарты без собак, а в санную партию потом включать усиленные упряжки. Было бы также очень приятно получить с самолетом брезентовые шлюпки, если их можно достать на берегу. Если же операция затянется, то в июне мы сможем итти на своих шлюпках, среди которых есть большая, моторная. Прошу сообщить ваше мнение. Сердечный привет. Поздравляю с прилетом Слепнева.

— Вашу ориентировку на ближайшее время на самолеты вполне разделяю,— ответил Г. А. Ушаков.—Собачью партию готовлю на случай неполадок с самолетами. Мой план следующий: прибывший сегодня в Уэллен М. Слепнев завтра или при первой летной погоде начинает переброску людей на берег, беря на борт в первую очередь больных и слабых. В эту же работу включается ожидаемое звено самолетов Каманина и далее—группа Галышева. В случае каких-либо задержек в работе самолетов я выхожу с десятью упряжками собак, необходимым экспедиционным снаряжением, с расчетом взять 30—40 человек. Считаю необходимым с одним из первых рейсов самолета побывать в лагере, чтобы лично изучить путь, составить маршрут и совместно проработать план. Санную партию в составе десяти упряжек я рассматриваю как опытную, чтобы вытащить всех людей и ценное имущество. Снарядить сейчас большую партию трудно, вследствие падежа собак, а также необходимости подобрать надежных людей. Самолет Бабушкина ремонтирую на случай необходимости, а также для обследования пути санной партии. Для переправок через трещины беру кожаные байдары. Брезент достать невозможно. Уверен, что ваш моторный бот останется неиспользованным. Сердечный привет вам, всем товарищам. После рассказов М. С. Бабушкина мне более ясна картина вашей славной борьбы.

— Благодарю за сообщение,—ответил О. Ю. Шмидт,— ваши планы мне кажутся совершенно убедительными. Надо ли с первым рейсом самолета перебросить на материк спасенную авиарацию и одного радиста, который берется в сутки ее установить? Вашему прилету к нам будем очень рады и подробно обо всем переговорим. Отправка людей на самолетах составлена по признаку физической и моральной выносливости, начиная со слабых...

3 апреля в Уэллен из Тэйлора прилетел М. Т. Слепнев. На следующий день туда же прилетели летчики Н. П. Каманин и В. С. Молоков. Три самолета В. Л. Галышева, М. В. Водопьянова и И. В. Доронина прибыли в Анадырь.

У порога лагеря Шмидта сосредоточились крупные летные силы. Теперь уже у самых ярых пессимистов не было мыслей о том, что самолеты не смогут оказать помощи. Наши спасители были совсем близко, вот где-то там, за туманным горизонтом. Все дело—в погоде и в состоянии наших аэродромов. А поэтому—удвоить, утроить энергию по расчистке ледяных полей, чтобы встретить воздушных гостей во всеоружии.

Коллектив с небывалым притоком энергии принялся за работу, прекрасно отдавая себе отчет в том, что теперь все зависит от нас, от трудоспособности и спаянности самих челюскинцев.

«Каманину, Молокову, Слепневу.

Сердечный, горячий привет от всего нашего лагеря героям-летчикам,—приветствовал О. Ю. Шмидт воздушных героев, давших блестящее доказательство высокого уровня авиации СССР и образец самоотверженности в подаче помощи товарищам, оказавшимся в опасности.—Ваш прилет дает нам полную уверенность, что мы все будем скоро на берегу. Мы будем спокойно ждать. Коллектив у нас здоровый. Ваши подвиги придают нам еще больше крепости.

Шмидт».

Дни стояли светлые, ясные. Небо чистое, голубое с белыми вихрастыми барашками перистых облаков. В такие благодатные дни сначала очень несмело, но все настойчивее и настойчивее стали пригревать лучи полярного солнца. Огромные, вычурные изломы торосов чуть подтаяли, покрылись твердой небесно-голубой глянцевой коркой. Все искрилось, сверкало, блестело.

В такую погоду итти на аэродром было удовольствием. Шли медленно, любуясь красотой развернувшейся панорамы, шумно обсуждая, например, появление второго ложного солнца или блестящей многоцветной радуги вокруг весенне-яркого светила.

Даже к сжатиям ледяных полей как-то привыкли. Они уже не производили прежнего впечатления. На-днях, например, во время обеда раздался резкий треск. Наша палатка и льдина, на которой она была расположена, нервно вздрогнула от удара.

Выскочили наружу. Сильное сжатие проходило вдоль широкой трещины, пересекшей лагерь Шмидта, наваливаясь на наш камбуз. Резкий толчок, короткий перерыв и затем еще более сильный удар. Огромные куски вздыбившегося льда со скрежетом ползли на крошечную постройку камбуза, достигнув вскоре высоты двух метров. Немедленно приступили к обколке навалившихся льдин.

Вскоре сжатие прекратилось, как будто природа пожалела и не разломала наш камбуз. И мы разошлись по палаткам спокойные, точно выполнили свою очередную работу. Постоянная напряженность, ожидание чего-то неожиданного, которое может случиться в любую минуту, приучили коллектив спокойнее относиться ко всем происшествиям. Тревожила только одна неотступная мысль: а что сейчас происходит на аэродромах, на создание которых брошено столько сил и энергии?

Вечером следующего дня, напоминавшего своей бесконечной мрачностью день гибели любимого судна, О. Ю. Шмидт после очередной международной информации, полученной им с материка, прикурив от коптилки, тускло освещавшей барак, подробно остановился на вопросе состояния наших аэродромов.

— На аэродроме, товарищи, кое-что потревожило,—его острый испытующий взгляд серых глаз скользнул по развалившимся на полу челюскинцам. — Я предложил нескольким товарищам осмотреть и проверить поля. Вот что они мне сообщили: наш старый аэродром, где взлетал М. С. Бабушкин, уцелел. Там всего лишь несколько торошений и трещина шириной в 60—65 сантиметров, проходящая поперек поля. К счастью, лед пока не движется. Я полагаю, что через три часа после засыпки трещины снегом на аэродроме можно будет принимать самолеты.

Аэродром, где садился летчик А. В. Ляпидевский, — длиной в 320 метров. Но его можно легко удлинить и довести до 400 метров. На ближайшем к лагерю аэродроме—большая трещина по диагонали. Но и здесь можно выровнять поле длиною до 600 метров и шириной — 120 метров. Как видите, беспокоиться о наличии посадочных площадок нам нечего. Аэродромы у нас есть, но надо только хорошенько поработать, чтобы сделать их пригодными для приема воздушных гостей. С завтрашнего дня авралим усиленным темпом...

А теперь, товарищи, я вам зачту совершенно изумительную телеграмму, полученную мною сегодня из Польши:

«Арктика. Шмидту.

Весь мир восхищен вами. Предлагаю мировое турнэ. Телеграфируйте Варшаву импрессарио Шпан».

Громкий смех раздался в бараке. Люди острили, издевались над авантюристом, решившим подработать на нашем несчастьи.

— И надо же было такую фамилию придумать,—резвились челюскинцы.

— Отто Юльевич, — предложил я, — пошлите этому арапу следующую телеграмму: «Согласен, приезжайте немедленно для ведения предварительных переговоров».

— Вот бы этого идиота здесь, на дрейфующем льду, посмотреть,—раздавались шутки,—в чем бы он приехал? Небось, в котелке, крахмальном воротничке, в брюках в полоску и с тросточкой.

— Тихо, товарищи, — выпрямился О. Ю. Шмидт,—это еще не все. Сейчас прочту вам текст очень трогательной телеграммы. Товарищ Васильев,—обратился он к геодезисту колонии острова Врангеля, отцу крошки Карины, — это к вам персонально относится.

Развернув грязный, засаленный, залапанный немытыми руками радиожурнал, исторический документ лагеря Шмидта, начальник прочел:

«Геодезисту Васильеву. Факультет поздравляет вас с успешным окончанием университета им. Бубнова и

уверен в скором возвращении. Представленная вами дипломная работа получила оценку «хорошо».

Декан факультета».

— А радистка Уэллена Люда Шрадер,—продолжал О. Ю. Шмидт,—передавая Э. Кренкелю этот текст, от себя прибавила:

«Пусть эта телеграмма придаст ему бодрости».

Все бросились к смущенному, зардевшемуся геофизику крепко пожать руку, поздравить с получением высшего образования.

К вечернему чаю челюскинцев ожидал большой сюрприз—выдали настоящий белый хлеб. Это событие произвело большой фурор, ибо от хлеба давно все отвыкли.

Утром получили сведения, что ледокол «Красин» миновал Азорские острова. По этому случаю в нашей палатке идет горячая дискуссия о том, как скоро он доберется до лагеря и сможет ли нам оказать реальную помощь. Гидрограф П. К. Хмызников пыхтит над случайно уцелевшим атласом Петри, вычисляя циркулем расстояние, оставшееся «Красину» до Берингова пролива.

Большинство челюскинцев глубоко верило в помощь «Красина», убежденное, что такому мощному ледоколу в июне-июле будут под силу чукотские льды.

«Красин»—наша последняя надежда, если не удастся воздушная помощь»,—так можно резюмировать общее мнение.

Но вместе с тем в лагере Шмидта жила огромная неугасаемая вера в советскую авиацию, несмотря на то, что за прошедшие 52 дня пребывания состава на льду была пока лишь одна вывозка самолетом.

Забежавший в палатку Э. Кренкель, куда-то спеша, наскоро сообщил, что «Сталинград» принимает от «Совета» грузы в Петропавловске-на-Камчатке—один двухмоторный и один одномоторный дирижабли малой кубатуры, самолет типа «Т-4» известного морского пилота т. Болотова, самолет, требующий минимального разбега при взлете—30—40 метров, десятиместную машину «Савойя-62» летчика Святогорова, два гусеничных трактора «Коммунар», два «Клетрака» и четверо аэросаней. Выгрузку предполагается сделать у мыса Чаплина или в бухте Провидения, в зависимости от того, куда ближе позволят пароходу подойти ледяные поля.

— А Красинский прислал такую телеграмму,—говорит, открывая дверь в палатку, чтобы уйти, Кренкель,—что он надеется, что «Клетраки» обеспечат перевозку людей, но на всякий случай советует приготовить собак.

— Это и правильно,—смеялись товарищи,—в ропаках в огромных нагромождениях торосов собачка куда надежнее трактора...

7 апреля в 16-градусный мороз, но слабый нордовый ветер, как обычно, с раннего утра отправились на расчистку очередного аэродрома.

Площадка оказалась ровной, гладкой и требовала лишь небольшой подчистки. Яркое предвесеннее солнце расточительно слало свои негреющие лучи в ледяную пустыню. Кругом все сверкало, искрилось миллионами солнечных брызг. Привыкнув к сильным резким ветрам, двухбалльного норда не чувствовали, словно в атмосфере был полный штиль. Отвезешь самодельные сани-ледянки с осколками разбитого тороса в сторону, за пределы будущего аэродрома и, возвращаясь обратно к месту работ, невольно любуешься дивной картиной, сияющей Арктикой.

Часа через два напряженной работы в направлении лагеря меж крутых ропаков и торосов мы заметили черную извивающуюся змейку, быстро идущих людей.

— Что бы это могло быть? Почему народ спешит на аэродром? Ведь утром, когда уходили из лагеря, Эрнест Кренкель не сообщил о прилетах самолетов. А вдруг летят Молоков, Каманин и Слепнев с Уэллена?

Не утерпев, побросали лопаты и бегом бросились навстречу идущей колонне.

— Ребята, да они сани с грузом везут,—обрадованно кричит кинооператор А. Шафран,—видимо, людей будут отправлять...

Вскоре все раз'яснилось. Оказалось, что вся замечательная воздушная тройка сегодня утром вылетела из Уэллена и благополучно снизилась в Ванкареме. Заправившись горючим, они предполагали сегодня же быть в лагере Шмидта.

Сразу три самолета—такого события еще не было в истории человеческого поселения на дрейфующем льду!

Опрометью бросились к аэродрому, стараясь обогнать друг друга и первыми поспеть к моменту посадки. Сообщили

коменданту аэропорта А. Погосову о нашей радости и отправились ему помогать выкладывать букву «Т», указывающую направление посадки.

Уже теряя надежду, увидели в лагере дымовой сигнал, заверявший, что самолеты вылетели из Ванкарема.

Через десяток минут в направлении лагеря на голубой безоблачной лазури неба показалась крошечная точка, быстро увеличившаяся в размерах и превратившаяся в изящный моноплан с красными крыльями и синим фюзеляжем.

— Урра! — неслось снизу.

От возбуждения все носились по аэродрому. В воздух летели меховые шапки.

— Привет Слепневу,—кричали челюскинцы, забыв, что рев авиационного мотора заглушает все крики.

Садился М. Т. Слепнев очень осторожно. Несколько широких кругов он сделал над аэродромом, летя на небольшой высоте, почти бреющим полетом, креня самолет и тщательно изучая площадку. Несколько раз создавалось впечатление, что он вот-вот садится, и вдруг неожиданный рев мотора, лыжи задираются вверх и снова широкий круг, уже на большей высоте.

Как впоследствии выяснилось, идя бреющим полетом, при слепом управлении, когда пилот под собой ничего не видит, М. Т. Слепнев никак не замечал разостланной на льду буквы «Т», которая бы ему указала направление посадки. И это, несмотря на то, что Саша Погосов, стоявший невдалеке от знака, старательно махал красным флажком, желая обратить на себя внимание пилота. Но М. Т. Слепнев, подлетев к полю, неизменно взмывал самолет вверх.

— Площадка ему, видимо, мала,—озабоченно виноватыми голосами переговаривались мы.

Наконец летчик рискнул, но избрал для посадки не то направление, которое было указано флажками. Он садился на так называемую запасную площадку, представлявшую из себя сплошное нагромождение торосов. К расчистке этой площадки мы еще только собирались приступить.

В голове пронеслась тревожная мысль—разобьется. Нам, стоящим внизу, прекрасно знавшим все наши аэродромы, было ясно, что там, куда садится М. Т. Слепнев, его ждет катастрофа.

Сбросив мотор, неслышно садился самолет, тронул лыжами гладкий лед, подпрыгнул, снова тронул лед, и, разбрасывая вихри снежной пыли, с головокружительной быстротой заскользил по поверхности снега.

Как впоследствии заявил пилот, у его самолета «Флейстер» огромная посадочная скорость—85 миль в час. Правда, перед посадкой ему удалось ее сбросить и довести до 65 миль, но и этого было слишком много для короткой площадки, куда он спускался.

С огромной стремительной скоростью пробежал «Флейстер» последние сигнальные флажки, означавшие конец аэродрома, запрыгал по неровностям, небольшим ропачкам, и, раскидывая тучи снежной пыли, летел, летел вперед—прямо на гигантский, вздыбленный последним сжатием торос.

От ужаса замерло сердце. С широкими, обезумевшими глазами, открыв рот, затаив дыхание, В. И. Воронин схватился руками за голову. Все знали, что самолет на земле неуклюж, не обладает верткостью. Да и тормоза — железные гребни, установленные в лыжах, видно, бездействуют, так как поверхность крепкого льда покрыта толстым слоем крупы—рыхлого снега.

Перед самым отвесом тороса самолет резко, почти вертикально задрал лыжи вверх, быстро скользнул ими по острой вершине тороса, подпрыгнул, легко перенес фюзеляж и, перевалив корпусом, грохнулся вниз, ударившись хвостовым оперением о ледяную громаду.

Мгновенно стало тихо. Точно прикованные, люди, не двигаясь, стояли на месте, с ужасом наблюдая аварию. Издали было видно правое, сильно вздернутое вверх крыло самолета. И все. Остальное было закрыто гигантским торосом.

Словно по сигналу, все бросились к месту аварии. В голове — сверлящая мысль—самолет снес шасси, лежит на пузе. Как-то люди?

Проваливаясь в рыхлом снегу, буквально высунув языки от быстрого бега, обежали торос и остановились в диком изумлении. Раскорячив лыжи, перед нами стоял самолет, накренившись к левому борту. Мотор, винт, фюзеляж—все цело. Повреждено только шасси, где от удара разошлись в разные стороны крепления лыж.

На снег, по колено в сугроб, один за другим выскакивают Г. А. Ушаков, и М. Т. Слепнев. Они — в шикарных кухлянках из бело-коричневого оленя, с инкрустациями из полярного волка и красивых торбозах. А пилот—гладко выбритый, даже в синей лётной фуражке, с лакированным козырьком,

изысканно-белом крахмальном воротничке и лайковых перчатках. Впечатление, что летел он не в Арктику, не в дрейфующий лагерь Шмидта, а так, в небольшую воздушную прогулку.

— Окей, детки, — козыряя, приветствовал он вытаращивших от удивления глаза челюскинцев, в грязных, засаленных ватниках, истоптанных заплатанных валенках.

Крепко целуемся, жмем обоим руки. Особенно радует неожиданный прилет Г. А. Ушакова—старого знакомого еще по экспедиции «Седова» на Землю Северную. Тысячи радостных вопросов и к полному удивлению — ни слова о только-что случившейся аварии. Словно ничего плохого не произошло.

С трудом вытаскивая из сугробов ноги, подходит порозовевший, запыхавшийся О. Ю. Шмидт. За ним, торопясь вприпрыжку,—В. И. Воронин.

— Отто Юльевич,—обращается к нему возбужденный пилот,—мы все сделали, что было в наших силах, но вот случилась поломка.

Отто Юльевич наскоро говорит несколько теплых слов, стараясь утешить М. Т. Слепнева, и вместе с капитаном обнимает и расцеловывает Г. А. Ушакова.

— Уух, как ты почернел!—протягивает Ушаков мне руку. Обветрился, да и, видимо, загорел на весеннем солнышке...

По правде сказать, в душе у меня появилось сомнение. Загар ли на лице? Или это грязь от коптилок? Но вспомнив,—что утром перед уходом на аэродром я умывался, — поверил словам Г. А. Ушакова.

— Факидов, да тебя не узнать,—изумляется Г. А. Ушаков,—бородища-то какая!..

Молодой черноглазый физик широко улыбается. Из черной густой бороды сверкают белые зубы.

Суетясь, утешая стоящих вокруг челюскинцев, а главным образом себя, пилот приступил к осмотру аварии. Какое счастье—поломки оказались незначительными. Все крепления шасси уцелели. Лопнуло лишь несколько заклепок и отошел каркас железа с подпор, отчего лыжи отогнулись в разные стороны.

Немедленно судовые механики, никогда в своей жизни не имевшие дела с авиационными конструкциями, приступили к ремонту самолета. М. Т. Слепнев выволок из кабины богатейший ассортимент американских инструментов и запасных частей. Иванов, Мартисов, Задоров, Погосов, Гуревич и другие начали сменять заклепки, прикреплять и натягивать ослабевшие тросы.

Пилот, между тем, раскрыв дверцу пассажирской кабины, бесцеремонно вытащил восемь ездовых собак, привезенных Г. А. Ушаковым из Ванкарема для нужд лагеря Шмидта. Всеми лапами упирались собаки, не желая покидать теплую, отапливаемую отработанным газом мотора кабину, жалобно выли, исступленно визжали и от тяжелой сильной руки пилота грузно плюхались в снег. Быстро отряхнувшись, они беспомощно мялись на месте, с ужасом в глазах наблюдая за целой армией окруживших людей. Такого скопления народа—наверняка—за всю свою собачью жизнь им не пришлось наблюдать. Ведь наш лагерь, а он был почти в полном составе на аэродроме, в несколько раз превышал все население Ванкарема.

По распоряжению начальника, часть челюскинцев приступила к обколке торосов вокруг самолета с тем, чтобы можно было его развернуть и потащить на аэродром. Остальным пришлось быть подсобной рабсилой при ремонте самолета. Для того, чтобы выпрямить раз'ехавшиеся в стороны перекошенные лыжи, надо было приподнять левое крыло и произвести натяжку тросов. Под крыло, подпирая его собственными головами, стали ребята, напрягая шею, чтобы вытолкнуть плоскость как можно выше. А когда и этого оказалось недостаточно, то машинист Нестеров, забыв свой традиционный лозунг: «не убийся об работу», на четвереньках встал на нарты, а на его широкую спину взгромоздился матрос М. Ткач, выпрямился во весь рост и вытянутыми руками стал подпирать крыло вверх.

Между тем О. Ю. Шмидт, В. И. Воронин, Г. А. Ушаков и С. Т. Слепнев расположились в палатке аэродрома. В разгар чаепития в палатку вошел доктор К. А. Никитин, узнавший о неблагополучной посадке от вахтенного штурмана М. Г. Маркова, следившего с лагерной вышки в бинокль.

— Товарищи, все ли благополучно?— возбужденно спросил он.

— Благополучно, благополучно,—утешил его начальник, и, обращаясь к пилоту, отрекомендовал: — Это—наш доктор...

— Доктор? — удивленно и радостно реагировал М. Т. Слепнев,—очень приятно видеть доктора, в особенности с

бутылкой спирта... Эх, эех, последнюю бутылку коньяку я допил в Уэллене,— со вздохом добавил он.

У пилота—острый профиль, смелое, решительное лицо. Говорит он с какой-то небрежной ноткой, очень самоуверенно, словоохотлив и остроумен. Прихлебывая чай, он в короткое время успел рассказать целую серию американских приключений. И, слушая его, невольно создавалось впечатление, что пилот, увлекшись веселыми рассказами, уже забыл о только-что случившейся аварии.

Больше всех волновался наш любимый начальник. Он то и дело выбегал из палатки, шагал к самолету, чтобы самому, своими глазами убедиться в успехах ремонта. А ходил Отто Юльевич обычно в короткой нерпичьей куртке, меховой шапке, горных ботинках и шерстяных чулках, словом, в костюме—явно неполярном.

У самолета между тем шла жаркая работа. Американец «Флейстер» уже стоял с выпрямленными ногами, над креплением которых еще возились люди. Самолет имел сигарообразную синюю гондолу, с желтыми слюдяными окнами и оранжевыми плоскостями, расположенными над кабиной с надписью: «SSSR» и «M. S.» т. е. Маврикий Слепнев. На нем установлен мотор Райт-циклон, мощностью в 600 лошадиных сил, на котором в свое время американский летчик Линдберг перелетел через Атлантический океан. Скорость «Флейстера»—150—160 миль в час. Этот самолет был снят с пассажирской линии на Аляске. И до сих пор под синей эмалью кабины видна старая надпись: «Pacific Alaska airway». В зимнее время на самолетах этого типа возят шесть пассажиров, а в летнее—восемь.

Закончив в основном ремонт, мы уже начали тащить самолет к аэродрому, как услыхали резкий гул работающего мотора. Вскоре на ясной безоблачной лазури появились два самолета—«R-5».

— Уррра!—Молоков и Каманин спешат к нам на помощь...

И самолет М. Т. Слепнева потащили не шагом, а бегом, напрягая все силы, чтобы успеть его доставить до момента посадки новых дорогих гостей.

Сделав несколько широких кругов над аэродромом, хорошо оглядевшись, оба пилота, один за другим решительно снизились в правильном направлении площадки и, сбросив моторы, долго катились, подпрыгивая на неровностях поля, почти до конца аэродрома. У «R-5» не было тормозов, как у самолета М. Т. Слепнева. Поэтому В. С. Молоков на быстром ходу, подлетев к краю аэродрома, едва не врезался в ленту торосов. Спасли исключительная ловкость и решительность пилота, сумевшего с огромной быстротой развернуть самолет вправо и избежать рокового столкновения.

Подрулили к месту старта. Из открытых, незащищенных от ветра и стужи кабин на поле спускаются Н. П. Каманин и В. С. Молоков. Оба они — в тяжелых меховых синих комбинезонах, торбазах, огромных перчатках, шерстяных подшлемниках и желтых кожаных шлемах, с багровыми, настеганными ветром лицами.

Первое впечатление, что оба пилота страшно похожи друг на друга. Полузакрытые шлемами лица скрывали разницу в возрасте.

Небольшого роста, с карими глазами, смуглый военлет Н. П. Каманин, командир летного звена, отправившегося на пароходе «Смоленск» для оказания помощи лагерю Шмидта. Гражданский летчик В. С. Молоков—покрупнее, пошире. Он — старый полярный пилот, много лет работавший на крайнем Севере Союза.

Оба они поражают своей молчаливостью, скромностью и простотой. А на поздравления и лестные комплименты нашего начальника, поздравления с блестящим перелетом, они низко опускают глаза и краснеют, как девушки.

— Такой длинный пробег наших машин при спуске,—заявили они,—приходится об'яснить жесткостью и накатанностью вашего аэродрома. А вы-то, небось, старались сделать его как можно глаже, верно?..

— Конечно, верно. Каждую, хотя бы даже незначительную неровность тщательно сбивали лопатами,—ответил хор окруживших пилотов челюскинцев.

— Выпейте чаю на дорогу,—приветливо предложил им начальник.

— Благодарствуем, Отто Юльевич, попьем в Ванкареме, надо лететь, пока еще светло...

Быстро, по-деловому стали запускать винты. На конец пропеллера надевали кожаный колпак и под дружное «раз, два, три» мы резко тянули веревку, приводя винт в движение.

По заранее составленному расписанию в этот рейс из лагеря отправляли больных. В задний отсек самолета Н. П. Каманина разместили зоолога В. Стаханова и радиста В. Иванюка, кото-

рый должен был на берегу приступить к работе. Третьего пассажира Н. П. Каманин не взял, ибо не было места. На борту его самолета находился еще штурман-навигатор М. П. Шалыганов.

В. С. Молоков забрал трех челюскинцев—кочегара С. Киселева, матроса II класса Н. Ломоносова и повара Г. Козлова—совершенно больного человека, которого уложили на дно самолета—к хвосту.

Перед самым отлетом летчики предложили О. Ю. Шмидту использовать под перевозку людей круглые, сигарообразные парашютные ящики, укрепленные под нижними плоскостями самолета. Эти ящики часто употребляют и для перевозки почты.

— Давайте положим туда, Отто Юльевич, по одному человеку! Ведь людей надо как можно скорее вывезти на материк, а места внутри самолета мало. Это совершенно безопасно, уверяю вас. Я сам лично летал в этом ящике,— убеждал летчик Н. П. Каманин.—Правда, там можно только лежать, не шевелясь, ибо тесно, но в стенке имеется дырочка для доступа воздуха.

Переговорив, О. Ю. Шмидт и Г. А. Ушаков все же решили людей в ящики не сажать, опасаясь, что при неудачной или вынужденной посадке торосами нижние плоскости будут легко снесены. Рисковать жизнью своих людей начальник не мог.

Но впоследствии все же пришлось прибегнуть и к этой крайней мере. Пасмурные, нелетные дни оттягивали ликвидацию лагеря Шмидта. Надо было пользоваться каждым прилетом, чтобы отправить на берег возможно большее количество людей. И первым, кому пришлось испробовать это «удовольствие», оказался старик, второй механик, А. И. Пионтковский. Попал он в такой переплет только благодаря своему узкому телосложению и небольшому росту. Широкоплечие рослые гиганты в ящик просто не помещались.

Я помню, как побледневший, сразу осунувшийся от страха Антон Иванович «за ради господа-бога» умолял не сажать его в ящик, не губить его жизнь. Но мест на самолете не было. Антону Ивановичу пришлось бы потерять свою очередь. Вдобавок на него накричали Бобров и Копусов. И, скрепя сердце, он согласился, перекрестился, всунул голову и плечи в узкое отверстие фанерного ящика и... застрял.

Дальше пришлось уж его впихивать внутрь до-отказа, чтобы ноги не помешали завинтить крепкую крышку.

И чтобы вы думали, как реагировал старик, летевший впервые за свою долгую жизнь на самолете, да еще в таком необычайном положении?

Вылезая в Ванкареме из ящика, потопав ногой о твердую землю, он с воодушевлением заявил:

— Да ведь это было самое спокойное и теплое место на самолете. Ейбогу, ниоткуда не дуло...

— Ну что ж, Отто Юльевич, разрешите стартовать?—обращается к начальнику Н. П. Каманин,—завтра при летной погоде снова прилетим...

Я стою у самолета В. С. Молокова. Нагнувшись, пилот опытным глазом осматривает крепления лыж, пробует— не ослабли ли тросы. На малых оборотах тихо, ритмично отщелкивает мотор.

— А что, Слепнев полетит с нами?— обращается он ко мне.

— Нет, — отвечаю. — У него, правда, небольшие, но повреждения. Их необходимо исправить. Слепнев заночует в лагере.

— Вот что?—удивленно воскликнул В. С. Молоков,—а я здесь завертелся, мне и недосуг было его расспросить...

Я поражен его хладнокровием и стоическим спокойствием.

Какой резкий контраст между новеньким, блестяще чистым «Флейстером» и самолетами «R-5», ободранными и грязными. Но дело не в красоте, обе советские машины ведь заслуженные, испытанные в трудностях тяжелого полярного рейса.

А впоследствии эти машины, на которых фактически был вывезен основной состав лагеря Шмидта, вписали блестящую страницу в историю советской авиации.

Поднялись легко и быстро. Стремглав взвились в морозный воздух и... исчезли. Через час весь лагерь знал, что оба пилота благополучно снизились в Ванкареме.

Ответственный редактор **И. БЕСПАЛОВ.** Редактор **Р. КОВНАТОР.**

Заказ 1157. 4¼ п. л. 78.600 зн. вп. л. уч. авт. л. 10,9, формат бум 62 × 94.
Сдано в производство 14/VI—35 г. Подписано к печати 16/VII—35 г.
Технический редактор Ал. Кречетов.

Главлит Б—8388 Тип. «Известий ЦИК СССР и ВЦИК». Москва. Тираж 150,000.

ГОС. ИЗД-ВО «ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА»

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЛИТЕРАТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ И ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ОКТЯБРЬ

Орган Союза советских писателей СССР
Год издания одиннадцатый
Редколлегия: А. Афиногенов, А. Безыменский, А. Жаров, В. Ильенков, А. Исбах, И. Нович, Н. Огнев. Ф. Панферов, А. Сурков, М. Шолохов.

ОКТЯБРЬ — борется против «отрыва литературы от политических задач современности», за литературу социалистического реализма

ОКТЯБРЬ — поддерживает и выдвигает новых молодых писателей советской страны

ОКТЯБРЬ — читают широкие слои пролетарской общественности—рабочие и колхозники, партийные работники, комсомольцы культработники, библиотекари, вузовцы.

В журнале принимают участие лучшие советские писатели, поэты, драматурги критики. **ОКТЯБРЬ** — дает на своих страницах литературно-художественные произведения. романы. повести. пьесы рассказы очерки, поэмы, стихи, посвященные актуальным, коренным проблемам строительства. Рост нового социалистического труда, стройка и освоение гигантов социалистической индустрии, великий перелом в современной деревне — социалистическое переустройство деревни — боевые темы художественных произведений «Октября».

В 1935 году в журнале «ОКТЯБРЬ»

печатаются:

Р. РОЛЛАН—Дневники эпохи империалистической войны. МАРТИН АНДЕРСЕН НЕКСЕ—Роман М ШОЛОХОВ — Тихий Дон, кн 4-я. Ф ПАНФЕРОВ—Бруски, кн 4-я. А. ГИДАШ—Сатирический роман. В СТАВСКИЙ — Станица, кн 4-я. В. ИЛЬЕНКОВ — Солнечный город, роман. А. ЧЕРНЕНКО—Моряна, т. 2-й. А. СВИРСКИЙ — По низинам, роман. кн 2. БЕЛА ИЛЛЕШ — Метрострой, роман К ПАУСТОВСКИЙ — Роман А КАРАВАЕВА — Повести о Москве: «Красная площадь» и «Повесть о пропавшей улице» И ШУХОВ — Поединок, кн 2-я. Г АЛЕКСЕЕВ — Цвета крови, роман Б ЯСЕНСКИЙ—Цикл рассказов Б. ЛЕВИН — Повесть Н КОЧИН — Окно в жизнь, роман А АВДЕЕНКО — Столица. Б ГАЛИН — Роман Л. СОЛОВЬЕВ—Повесть Д. ЛАВРУХИН — Вторая невская повесть. И ЖИГА — Донбасс роман. Н ОГНЕВ — Повесть. Г СЕРЕБРЯКОВА — Бартелеми повесть. К ФИНН—Пьеса ШАЛВА СОСЛАНИ — Повесть. Л СЛАВИН — Пьеса В. БИЛЛЬ-БЕЛОЦЕРКОВСКИЙ — Пьеса Ф ПАНФЕРОВ—Следы, пьеса Б. ГОРБАТОВ — Повесть об Урале М ПЛАТОШКИН — Развернутым фронтом роман Г. ШОЛОХОВ-СИНЯВСКИЙ — Роман А БОНДИН—Роман Я ШВЕДОВ — Резкий свет, роман Г. КИШ — Повесть А. БЕЗЫМЕНСКИЙ — Стихи о любви Г. ШТОРМ — Повесть

РАССКАЗЫ: Ю. ОЛЕШИ И КАТАЕВА, О ВУДАНЦЕВА, АРТЕМА ВЕСЕЛОГО Ф. ГЛАДКОВА, Д ЛАВРУХИНА Б ЛЕВИНА, А. ИСБАХА, С МСТИСЛАВСКОГО, Г. НИКИФОРОВА, Л ОВАЛОВА Н ТИХОНОВА и др.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ с 1 июля. ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на 6 мес.— 12 р., 3 мес.— 6 р. Отдельный номер — 2 руб. ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ОТДЕЛЕНИЯМИ, МАГАЗИНАМИ. КИОСКАМИ И УПОЛНОМОЧЕННЫМИ КОГИЗа, А ТАКЖЕ ВО ВСЕХ ПОЧТОВЫХ ПУНКТАХ СССР.

ГОС. ИЗД-ВО «ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ЛИТЕРАТУРА»

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЛИТЕРАТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ И ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ЗНАМЯ

ГОД ИЗДАНИЯ 6-й. 12 НОМЕРОВ В ГОД

«ЖУРНАЛ ЗНАМЯ» выходит при участии лучших советских писателей, поэтов, критиков и публицистов.

«ЖУРНАЛ ЗНАМЯ» дает своим читателям романы, повести, рассказы, очерки и стихи на темы: социалистическое строительство и оборона страны, Красная армия, империалистическая война, гражданская война, подготовка империалистических войн, борьба за рубежом и др.

В 1935 г. в журнале будут напечатаны:

М. Слонимский — Повесть о Левине. Л. Соболев — Капитальный ремонт. Роман, 2-я книга. А. Мальро — Годы презрения. Роман (перевод с франц. И. Эренбурга). И. Бабель — Дорога. Повесть. Н. Тихонов — Дагестанская повесть. В. Луговской — Эфемерида, поэма. И. Эренбург — Не переводя дыхания. Роман. В. Кнехт — Закон. Роман. Б. Лапин и З. Хацревин — Дальневосточные рассказы. П. Павленко — Повесть о Дальнем Востоке. Вилли Бредель — Испытание. Роман (перев. с немец.). Г. Фаллада — Тот, кто хлебнул из жестяной миски (перев. с немец.). Д. Джойс — Главы из «Улисса» (перев. с англ.). Л. Славин — Цецерликская тетрадь. С. Вашенцев — Романтические ночи. Пьеса. А. Адалис — Поэма о Кирове. Б. Лавренев — Новая повесть. К. Аракелян — Краснознаменцы. Роман. Л. Никулин — Дело рядового Шибунина. Пьеса. Б. Ромашов — Новая пьеса. С. Сергеев-Ценский — Новый роман. Л. Рубинштейн — Крушение юга. Роман. Л. Рахманов — Танки. Повесть. В. Толстой — Повесть о воздушном флоте. А. Бек — Югосталь. Роман. К. Левин — Пятнадцатый год. Повесть.

В 1935 году значительно большее внимание журнал уделит литературе братских народов и зарубежной литературе.

ПОДПИСКА на журнал **ПРИНИМАЕТСЯ** всеми книжными магазинами и отделениями **КОГИЗа**, а также повсеместно на почте.

В номере 256 стр.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

На 6 мес. . . . 12 р.
На 3 мес. . . . 6 р.
Цена отд. номера . . . 2 р.

ЖУРНАЛ «ЗНАМЯ» РЕКОМЕНДОВАН ПУРККА ДЛЯ БИБЛИОТЕК КРАСНОЙ АРМИИ И ФЛОТА